'Илы' летят на фронт

Павел Яковлевич Козлов

SHOUT
SHARE
IT

- Козлов Павел Яковлевич

Козлов Павел Яковлевич
'Илы' летят на фронт

Козлов Павел Яковлевич
"Илы" летят на фронт

Аннотация издательства: Книга посвящена героическому труду рабочих, инженеров, конструкторов, летчиков-испытателей, которые в годы Великой Отечественной войны работали над созданием и массовым производством первоклассных штурмовиков Ил-2. Эти самолеты огнем своих пушек, пулеметов, реактивных снарядов, разрывами бомб наносили сокрушительные удары по гитлеровским захватчикам и внесли большой вклад в дело разгрома врага. Книга рассчитана на массового читателя.

Содержание

От автора
Предисловие
Глава первая. Рождение Ил-2
Глава вторая. Первые шаги
Глава третья. На новом месте
Глава четвертая. Нужны как воздух
Глава пятая. Знамя ГКО
Глава шестая. Испытано в полете
Глава седьмая. "Илы" на фронте
Глава восьмая. Родной завод
Эпилог

От автора

Многие участники описанных здесь основных событий - сегодняшние и бывшие работники завода, конструкторского бюро Ильюшина и других организаций оказали автору большую помощь при подготовке рукописи книги.

Выражаю глубокую благодарность и признательность товарищам Белянскому А. А., Вострову Н. Д., Груздеву А. М., Демину В. И., Ересько П. Т., Емельяненко В. Б., Елисеевой В. Ф., Кадышеву С. И., Кутепову Я. А., Леонтьеву В. Ф., Левину А. Я., Ломакину Е. Н., Мосалову Н. И., Павловскому Б. В., Руденко А. С., Рыкову К. К., Соболеву А. Н., Сиренко Д. Н., Федоренко П. М., Хорошину А. З. и всем другим товарищам, чьи материалы, воспоминания, советы и критические замечания сделали возможным появление этой книги.

Предисловие

Спросите любого фронтовика, и он с особым уважением отзовется о самолете-штурмовике Ил-2. Называли его наши бойцы

по-разному: "летающим танком", "воздушной пехотой", "самолетом поля боя", "противотанковым самолетом". Гитлеровцы дали этой машине название "Черная смерть", выражающее их ужас перед грозным "илом".

Принято было говорить об этом самолете как о "первом в мире". Последнее тоже не будет преувеличением. Самолет-штурмовик Ил-2 конструкторского бюро С. В. Ильюшина был действительно первым самолетом, у которого все наиболее жизненно важные части находились под защитой сплошного удобообтекаемого бронекорпуса. Ил-2 имел чрезвычайно мощное по тем временам бомбовое, стрелково-пушечное и ракетное вооружение, а также высокие летно-тактические характеристики.

Идея бронирования самолетов не нова. Еще в первую мировую войну некоторые авиаторы различными способами пытались защитить кабину своего самолета, например, обставляя ее щитами от станковых пулеметов. Конструкторы всех стран тоже бились над решением проблемы повышения боевой живучести самолетов, прибегали к частичному их бронированию. Но броня, надетая поверх основной конструкции, перетяжеляла крылатые машины и это было главным препятствием в проектировании такого типа самолета, в котором бы одновременно сочетались надежная защита, мощь огня и хорошие летные данные.

За несколько лет до Великой Отечественной войны С. В. Ильюшин нашел оригинальное решение проблемы, сделав бронекорпус элементом силовой конструкции самолета Ил-2.

Штурмовой авиационный полк, в котором мне довелось воевать, за месяц до начала войны первым в Военно-Воздушных Силах получил для войсковых испытаний первую партию тогда секретных самолетов Ил-2. Получил он их на том самом авиационном заводе No 18, о котором спустя много лет напишет интересную и содержательную книгу инженер-конструктор этого завода Павел Яковлевич Козлов.

Летчики и техники нашего полка в ходе войны были частыми гостями у прославленного коллектива завода No 18 в Воронеже, а позже - в тылу страны, где в заснеженной степи за невиданно короткий срок вновь было налажено производство самолетов, которые были нужны Красной Армии "как воздух, как хлеб".

Я с удовольствием рекомендую и взрослому, и юному читателю книгу "Илы" летят на фронт". В ней обстоятельно показан героический труд создателей и строителей "летающих танков". Она является весомым вкладом в нашу литературу, посвященную подвигам тружеников тыла в годы Великой Отечественной войны.

Автор книги П. Я. Козлов собрал весьма ценный документальный материал и на его основе ведет свой правдивый рассказ. Он со знанием дела раскрывает картину рождения легендарного штурмовика, рассказывает, как налаживалось его массовое производство огромным заводом, как этот завод под непрерывными бомбежками эвакуировался в тыл страны.

В книге показан в запоминающихся деталях тяжелый быт строителей "илов" в военные годы, героика их труда.

Многочисленная воздушная армада самолетов-штурмовиков Ил-2 (и Ил-10), насчитывавшая более сорока одной тысячи, сражалась на всех фронтах, и значительная часть добротно сделанных машин носила номера завода No 18. Труженики этого завода являются героями настоящей книги.

От имени фронтовых летчиков-штурмовиков низкий им поклон!

Василий Емельяненко,
Герой Советского Союза,
бывший командир эскадрильи 7-го
гвардейского штурмового авиаполка
230-й штурмовой авиадивизии,
полковник в отставке,
кандидат военных наук.

"...для ведения войны по-настоящему необходим
крепкий организованный тыл. Самая лучшая армия,
самые преданные делу революции люди будут
немедленно истреблены противником, если они
не будут в достаточной степени вооружены,
снабжены продовольствием, обучены..."
В. И. Ленин

Глава первая. Рождение Ил-2

Тридцатого июля 1972 года в старинном русском городе Воронеже проходил необыкновенный праздник, ознаменованный совпадением трех выдающихся событий.

Главное из них - открытие только что рожденного Воронежского моря. Это торжество совпало с днем Военно-Морского Флота. Третье событие уходило в глубь истории города, но о нем не забывают: именно здесь, на реке Воронеж, были построены первые военные морские суда, положившие начало морскому могуществу России.

Давно Воронеж мечтал о большой воде, и вот она пришла, плещется у его новых набережных и на десятки километров разлилась вниз и вверх по пойме реки. На противоположном, левом низменном берегу - дамбы и набережные, построенные заново. Там вода подходит почти к крайним строениям нового

большого района. За высокими красивыми домами этого района, его зелеными аллеями я с трудом угадываю место, где стоял мой родной завод, строительство которого началось здесь лет сорок назад. Когда в 1934 году я приехал сюда молодым специалистом, завод представлял собой как бы оазис среди огромного песчаного пустыря левобережья.

Возвращаясь мыслью к тем первым дням, к прошлому города, я все более отчетливо начинаю ощущать историческую связь главных событий.

Воронеж - это родина кораблей русского морского флота, колыбель военно-морского могущества Родины. Но Воронеж - это родина и прославленной штурмовой авиации, гордости советского Воздушного флота, и в этом смысле этот старинный русский город внес свой весомый вклад в военно-воздушное могущество Родины. Много различных самолетов участвовало в Великой Отечественной войне, но только о некоторых из них можно сказать, что "они делали погоду на фронтах". В числе их достойное место занимает самолет-штурмовик Ил-2, созданный Опытным конструкторским бюро Сергея Владимировича Ильюшина и в большом количестве выпускавшийся заводом, контуры которого я сейчас, в день празднования рождения нового моря, пытался рассмотреть на его левом берегу.

Большую, необычайно важную работу проделал коллектив этого завода в период Отечественной войны, сумев в исключительно трудных условиях обеспечить Красную Армию грозным оружием - штурмовиками Ил-2. Впоследствии эту машину назовут легендарной, а создателя ее, главного конструктора Сергея Владимировича Ильюшина - народным героем.

Так что же это за самолет Ил-2, что его так прославило?

Мы посчитали, что с историей создания нашего легендарного героя "летающего танка" - штурмовика Ил-2, по-видимому, лучше всего начать знакомиться по рассказам его главного конструктора, ныне академика, трижды Героя Социалистического Труда Сергея Владимировича Ильюшина. Интересны они не только своей инженерной стороной, но и тем, что хорошо передают многие особенности своего времени.

В 1944 году Сергей Владимирович, вспоминая, что заботило в предвоенные дни конструкторов, работающих в авиационной промышленности, писал: "...Нам было ясно, что Военно-Воздушные Силы в основном будут использованы в совместных операциях с наземными армиями и Военно-Морским Флотом. Поэтому наша конструкторская мысль нацеливалась на то, чтобы авиационная техника могла наиболее эффективно помочь

наземным войскам Красней Армии...

Предо мною встала задача: сконструировать самолет, который бы наиболее полно и эффективно мог быть использован Красной Армией в ее операциях. Из этой ясной и простой установки вытекали условия, в которых должен работать такой самолет, и цели, которые он должен поражать. Такими целями должны быть живая сила и техника врага: танки, автомашины, артиллерия всех калибров, пулеметные гнезда, инженерные сооружения и так далее.

Для этого необходимо, чтобы самолет был вооружен разнообразным вооружением: пулеметами, пушками, бомбами (различных калибров), а также орудиями для ракетных снарядов.

Для того чтобы разыскать на земле и эффективно поразить такие цели, как живая сила, танки, автомашины, отдельные орудия и пулеметные расчеты, да к тому же еще и замаскированные, необходимо, чтобы самолет летал очень низко над землей - на высоте от 10 до 500 метров. Но при низком полете над землей самолет будет подвергаться сильному обстрелу со стороны наземных войск врага, что вынудит его отказаться от атаки. Отсюда вытекало второе основное требование к самолету: сделать его бронированным. Совершенно очевидно, что забронировать самолет от всех видов оружия, могущего стрелять по самолету с земли, было нельзя, ибо даже танки, имеющие толстую броню, пробиваются соответствующими калибрами наземной артиллерии.

Возникла серьезная задача: с одной стороны, выбрать такой толщины броню, которая по своему весу не лишила бы самолет хороших маневренных и летных свойств, и, с другой - нужно было, чтобы броня могла защищать самолет от массового огня малокалиберного оружия противника - винтовок, пулеметов и частично от малокалиберных пушек. Так в свое время возник самолет-штурмовик "Ильюшин-2".

Один из ветеранов ОКБ Ильюшина, активный участник создания штурмовика Ил-2, Анатолий Яковлевич Левин рассказывал автору:

- Много сил было затрачено Сергеем Владимировичем и его помощниками на отыскание оптимального решения поставленной задачи.

Для того чтобы аргументированно выступить перед правительством с предложением о создании принципиально нового самолета, необходимо проделать большой объем проектно-изыскательских работ. На это требуются время и средства. Наш в то время небольшой коллектив имел плановые задания, а на разработку этой новой машины не было ни

распоряжений, ни средств.

Но Сергей Владимирович сумел так увлечь нас идеей бронированного штурмовика, вызвал такой энтузиазм у всего нашего коллектива, что для многих из нас перестали существовать свободные вечера и выходные дни. Нас, как специалистов, увлекал поиск правильных решений, примиряющих десятки противоречивых требований этой дерзкой и смелой идеи. Мы все были молоды, влюблены в свои дела и отдавались им целиком. Вот эти обстоятельства, умело направляемые Ильюшиным, и позволили в исключительно короткий срок, сверхпланово разработать аванпроект штурмовика Ил-2. Это было сделано,подчеркивает Анатолий Яковлевич,- на правах инициативного предложения, до выхода решений и приказов...

Да, появился проект самолета небывалого, нового и по назначению и по смелости принятых конструктором решений. Но это пока был только проект, у которого все было впереди. Конструктору еще предстояло доказать свою правоту и прежде всего получить согласие руководства страны на создание такого самолета, освободиться от административных обязанностей одного из руководителей авиационной промышленности страны. И Сергей Владимирович Ильюшин, занимавший в те годы высокий пост начальника Главного управления авиационной промышленности (ГУАП), обращается к правительству со следующим письмом: "...При современной глубине обороны и организованности войск, огромной мощности их огня (который будет направлен на штурмовую авиацию) штурмовая авиация будет нести очень крупные потери.

Наши типы штурмовиков, как строящиеся в серии ВУЛТИ, ХАИ-5, так и опытные "Иванов", имеют большую уязвимость так, как ни одна жизненная часть этих самолетов: экипаж, мотор, маслосистема, бензосистема и бомбы не защищены. Это может в сильной степени понизить наступательные способности нашей штурмовой авиации.

Поэтому сегодня назрела необходимость создания бронированного штурмовика или, иначе говоря, летающего танка, у которого все жизненные части забронированы.

Сознавая потребности в таком самолете, мною в течение нескольких месяцев велась работа над решением этой проблемы, в результате которой явился проект бронированного самолета-штурмовика, основные. летно-боевые данные которого изложены в нижеследующей таблице.

Для осуществления этого выдающегося самолета, который неизмеримо повысит наступательные способности нашей штурмовой авиации, сделав ее могущей наносить

сокрушительные удары по врагу без потерь или с малыми потерями с ее стороны, прошу освободить меня от должности начальника Главка, поручив мне выпустить самолет на государственные испытания в ноябре 1938 года.

Задача создания бронированного штурмовика исключительно трудна и сопряжена с большим техническим риском, но я с энтузиазмом и полной уверенностью за успех берусь за это дело.

Сер. Ильюшин 27.1.1938 г."

Просьба Ильюшина была удовлетворена. Его освободили от высокого административного поста и поручили ему разработку бронированного штурмовика, создание которого представляло собой невиданную в практике мирового самолетостроения проблему. Все здесь было сложным и невиданным, начиная со срока, за который Ильюшин взялся создать новый самолет. Обратите, пожалуйста, внимание - не разработать, не только сконструировать, но и построить опытный образец, отработать и испытать его на заводе и предъявить на государственные испытания.

Обратимся снова к рассказу Ильюшина: "...Создание самолета-штурмовика явилось делом довольно сложным. Нужно было совместить такие компоненты, как вес, броня, оружие и скорость. Казалось, кого не прельстит поставить защитный слой стали потолще да пушку помощнее? Но такой самолет не полетит. А штурмовик требовалось сделать эффективным, боевым, чтобы он мог поражать врага и иметь надежную защиту.

К решению этой проблемы наше конструкторское бюро подошло с новой концепцией: заставить броню работать в каркасе самолета, сделать ее рабочим телом. До сих пор конструкторы надевали броню на каркас с целью защиты. А тут был спроектирован бронекорпус, заключавший в себе все жизненно важные части боевой машины - мотор, кабину экипажа, системы двигателя и т. п. Корпусу была придана обтекаемая форма.

Штурмовик Ил-2 в буквальном смысле слова предстояло ковать из стали.

Но это просто сказать, а трудно сделать. Сложной задачей оказался выбор толщины стального листа, чтобы не перетяжелить машину. Много, конечно, зависело от формы и места расположения брони. На подмосковном полигоне сутками шла стрельба. Броневой корпус осыпали градом пуль и снарядов. Это исследование помогло получить большой выигрыш в весе самолета".

Сергей Владимирович Ильюшин и конструкторы его ОКБ сдержали слово. Штурмовик Ил-2 в 1939 году успешно прошел Государственные испытания. Результаты испытаний подтвердили

все заявленные конструктором характеристики. Казалось бы, все ясно, задача конструктором решена - создан и всесторонне испытан опытный образец очень нужного Красной Армии самолета, необходимо быстрее запускать его в серийное производство, но... "...В феврале 1940 года,- вспоминает С. В. Ильюшин,- Ил-2 был готов. Можно было запускать его в серийное производство. Но тут и случилась заминка.

- Какая броня? - спрашивали военные.

- Шесть - двенадцать миллиметров.

- Слабая защита. Не годится.

Но они ошибались. Под прямым углом пули и снаряды действительно пробивали такие листы. Но ведь корпус был круглый. К тому же скорость штурмовика 120 м/сек. Все это существенно повышало эффективность брони. За полгода до войны, в декабре 1940 года началось массовое производство Ил-2..."

Обращают на себя внимание слова Ильюшина "массовое производство". Не серийное, даже не крупносерийное, а именно массовое. По этому поводу конструктор поясняет: "...Самая совершенная, но выпускаемая в малых количествах военная техника не может сыграть значительной роли в современной войне. Поэтому при конструировании "ила" мною были приняты все меры к тому, чтобы самолет был прост и приспособлен для массового производства, а также прост и доступен для массовой эксплуатации в боевых условиях.

Трудность заключалась не только в том, чтобы организовать массовый выпуск этих самолетов, но и в том, чтобы наладить новый вид производства сложно штампованной авиационной брони, составляющей основу броневого корпуса Ил-2.

Несмотря на высказывавшиеся сомнения в возможности организовать и освоить производство таких бронекорпусов, директор завода им. Орджоникидзе тов. Засульский и его ближайшие помощники тов. Свет и тов. Скляров с честью справились с технической стороной дела и быстро организовали массовый выпуск броневых корпусов Ил-2.

Освоение и внедрение в серию самолета Ил-2 было поручено одному из лучших предприятий Наркомата авиационной промышленности - заводу им. Ворошилова".

Завод No 18 имени К. Е. Ворошилова в дни описываемых событий являлся крупным специализированным предприятием, детищем первых пятилеток. Но следует сказать, что лестная оценка Ильюшина далась его коллективу ценой огромных трудов.

За годы строительства и существования завода многие его работники и руководители прошли большую производственную и

жизненную школу. Период образования заводских служб и подразделений, их становление проходили при выполнении ответственных заданий по освоению и выпуску самолетов нескольких типов. При этом далеко не всегда все было гладко. Были и срывы и замены людей...

Известно, что наша партия в те годы с особой настойчивостью проводила курс на тщательный подбор кадров и в первую очередь руководящих кадров на предприятиях. Лозунг партии "кадры решают все" был не только призывом, но и практическим руководством. Во главе партийных организаций на крупных предприятиях были поставлены парторги ЦК ВКП(б). Они имели большие полномочия и лично докладывали о своей работе и о делах на вверенных предприятиях в ЦК ВКП(б).

На наш завод парторгом ЦК был назначен тридцатилетний инженер Николай Иванович Мосалов. Он прибыл в Воронеж в конце 1937 года, сразу же после защиты им дипломного проекта в Московском авиационном институте.

Партийная организация и руководство завода, во главе которого в 1938 году стал директор Матвей Борисович Шенкман, сумели сплотить вокруг себя людей, искренне желавших своим трудом быть полезными заводу, и без колебаний отпустили всех, считавших себя временно мобилизованными и мечтавших поскорее покинуть тогда еще не очень благоустроенный заводской поселок.

На руководящие посты смело выдвигали молодых, способных людей, в большинстве случаев оправдавших доверие. В то время утвердилась незыблемая традиция: руководящие кадры завода выращивать у себя. Среди многих мер, подкреплявших такую систему, ввели, в частности, последовательное освоение особенно перспективными специалистами ряда ключевых руководящих постов по восходящей линии. Начальник агрегатного цеха, со временем мог стать начальником цеха главной сборки. Показав себя в течение достаточно длительного времени способным на большее, мог стать заместителем начальника производства, его начальником.

Успешному становлению завода способствовало большое внимание, которое оказывало ему .правительство, Наркомат авиационной промышленности и местные власти.

В воспоминаниях тогдашнего Народного Комиссара авиационной промышленности А. И. Шахурина имеется такая запись: "...Все, что только было возможно, было предоставлено партией в помощь авиации. Мы получали эту помощь от всех отраслей промышленности: металлургической, химической, электрорадиотехнической, лесной, угольной, нефтяной,

энергетической... Нам была нужна очень сильная авиация..."

В Европе грохотала война. Угроза военного нападения на нашу страну становилась с каждым днем все реальнее. Естественно, наше правительство принимало все меры по укреплению обороноспособности страны.

В сентябре 1939 года было принято решение ЦК "О реконструкции существующих и строительстве новых самолетных заводов". Расширялись и переоборудовались производственные корпуса и нашего завода. Широко развернулось жилищное строительство в заводском поселке: возникло несколько улиц, застроенных каменными, благоустроенными домами. Было закончено строительство заводского Дома культуры и стадиона, построены детские сады и ясли. Появились тополевые аллеи, асфальтовые дороги. Мы уже не увязали в песках, а ходили по тротуарам. Из города на Левый берег - так назывался район завода - была проложена хорошая трамвайная линия, построен мост через реку. Во всем чувствовалась забота о нас, авиастроителях.

В то время для закрепления кадров авиационной промышленности за предприятиями правительством была введена премия за выслугу лет. В конце каждого года заводским кадровым работникам в торжественной обстановке преподносили конверты с поздравительными письмами и солидными суммами денег. До сих пор отчетливо помню, с какой гордостью мы подходили к столу президиума такого собрания...

И люди не оставались в долгу, работали самоотверженно, не жалея ни сил, ни личного времени.

К концу 1940 года состав руководства главными службами завода в основном стабилизировался. Коллектив уже проверил свои возможности на ответственных делах: он поставил Красной Армии значительное количество самолетов-бомбардировщиков Ил-4 и строил солидную партию двухмоторных самолетов Ер-2.

Все эти обстоятельства создали на заводе такую рабочую, творческую обстановку, в которой дела действительно спорились. Вот в атмосфере этой приподнятости, мобилизованности и происходило освоение нашим коллективом строительства нового самолета-штурмовика Ил-2.

Крупный самолетостроительный завод - это сложный комплекс цехов самого различного назначения и характера. Круглосуточно железнодорожные составы доставляют с многочисленных заводов-поставщиков тонны черных и цветных металлов, древесину и строительные материалы, жидкости и газы. Все это немедленно вливается в поток, питающий технологический процесс создания самолета.

В дело вступают сотни станков для обработки этого уникального по своему разнообразию набора материалов. Осуществляются десятки способов соединения изготовленных деталей в узлы и агрегаты, уже носящие волнующие авиационников названия: крыло, оперение, шасси ..

Наконец, долгожданная встреча в цехе главной сборки с посланцами других, смежных заводов - мотором, оборудованием, вооружением. Контроль, испытания - и вот оно, обыкновенное, но всякий раз волнующее чудо - полет еще одного новенького Ил-2, как песня трудовой победы, торжества разума и уменья.

Многогранен и сложен процесс постройки самолетов. И чтобы исключить из него любые случайности, он, этот процесс, непременно должен быть хорошо организованным и четко управляемым. Под руководством главного конструктора С. В. Ильюшина на заводе постоянно работала группа ведущих конструкторов ОКБ. В непосредственном контакте с ними находился серийный конструкторский отдел (СКО) во главе с Николаем Петровичем Назаренко.

Основными структурными ячейками СКО были бригады, занимавшиеся технической документацией и связанными с ней вопросами конкретных агрегатов самолета.

Бригаду винтомоторных установок возглавлял Анатолий Николаевич Соболев, спокойный, серьезный, постоянно озабоченный человек. Долгое время он был секретарем партийной организации СКО. Под стать своему начальнику в бригаде подобрались ведущие конструкторы - Анатолий Гармаш, Виктор Вишневский, Степан Лебедь, Лидия Кривченко, Дмитрий Шабас и другие. От ОКБ Ильюшина этой бригаде помогал Яков Александрович Кутепов.

Начальником бригады шасси в СКО был Борис Витальевич Павловский. Его бригада также заведовала системой управления самолетом. Из ведущих конструкторов этой бригады в моей памяти остался Виктор Плаксин, с которым мне чаще всего приходилось иметь дело, осуществляя технические связи завода с воинскими частями. От ОКБ вопросами шасси-управления в период внедрения Ил-2 в серию занимался Анатолий Яковлевич Левин. Он же был старшим представителем от ОКБ.

Бригадой крыла заведовали Лев Борисович Каганов и его помощник Анатолий Поздняков. Им помогал ведущий конструктор ОКБ Абрам Маркович Македонский.

Фюзеляжем, в который входил знаменитый бронекорпус, занималась бригада во главе с Дмитрием Тихоновичем Мачуриным, а ведущими конструкторами бригады в то время работали: Николай Скрипченко, Вера Альянова, Михаил Клюев,

Галина Александрова.

Самой беспокойной бригадой - оборудования - руководил Василий Иванович Кривченко. Из его помощников запомнились конструктор-художник Саша Агеев и главный специалист по электросхемам Василий Астахов.

Вооружением самолета занималась бригада Григория Кирилловича Васильева. Его помощниками были Саша Мацкевич, Костя Киселев, Юра Насонов и другие. Два ведущих конструктора ОКБ входили в бригаду Васильева: Виктор Александрович Федоров - по бомбардировочному, Дмитрий Иванович Коклин - по стрелковому вооружению.

Вспомним, сколько внимания вооружению самолета уделял С. В. Ильюшин в своих высказываниях о тактико-технических основах самолета-штурмовика. Важность и значимость вооружения постоянно подчеркивали все работники этой службы.

Так, полушутя, но с большой настойчивостью военный представитель по вооружению Евгений Архипович Сиваков нередко повторял следующую формулу:

- Что есть самолет? - спрашивал он и тут же четко отвечал:

- Самолет есть машина, предназначенная для доставки комплекта оружия к месту боя и обеспечения применения этого оружия по назначению...

Андрей Иванович Победоносцев руководил бригадой прочности и веса самолета. Круг обязанностей бригады был весьма обширен, особенно если учесть, что "посягательств" на нарушение этих важнейших характеристик Ил-2 в период нехватки необходимых материалов на заводе было достаточно.

Обязанностью бригады технических описаний, которой заведовал автор этой книги, был выпуск технических описаний, инструкций по эксплуатации и ремонту самолетов и другой подобной документации, необходимой для воинских частей. Во время войны эта бригада была передана в отдел эксплуатации и ремонта и на ее базе организовано бюро, осуществлявшее технические связи с воинскими частями, оснащенными самолетами Ил-2. Особенно большой спрос при составлении документации был на объемные технические рисунки. И здесь на совесть потрудились наши художники-конструкторы - Миша Кузнецов, Саша Агеев, Абрам Таллер и другие.

Успешная работа не только СКО, но и бесперебойная работа всего производства в известной мере зависит от четкости службы чертежного хозяйства.

Много лет этот участок работы на заводе возглавляли З. С. Захаржевская и Лена Шуваева. Хозяйственная и аккуратная Зоя Сергеевна не допускала беспорядка. Конструкторы ее

побаивались. Настойчивая и беспокойная Лена Шуваева обеспечивала оперативное получение ответов от конструкторских бригад на запросы производства, проведение изменений техдокументации в цеховых архивах. Для Лены не существовало слова завтра, она признавала только сейчас, в крайнем случае - сегодня. Если в бригаде появлялась Шуваева, значит нужно было отложить текущую работу и ответить на вопрос, с которым она пришла.

Конструкторы работали в тесном контакте с заводской технологической службой, возглавляемой главным технологом.

Главным технологом нашего завода долгое время бессменно был Виталий Иванович Демин - подвижный, остроумный человек, который внешне легко нес очень тяжелую нагрузку, полагавшуюся ему по должности.

Задача постановки массового производства бронированного штурмовика Ил-2 по тем временам была достаточно сложной. Здесь все, начиная с разработки директивной технологии изготовления, сборки и испытаний агрегатов самолета и машины в целом, и кончая организацией и оснащением технологических потоков по цехам и конвейера в главной сборке, было новым делом.

Необходимо отметить, что из трех групп инженерных служб, которые определяли технический уровень производства - конструкторы самолета, технологи, конструкторы оснастки - двумя последними успешно заведывал В. И. Демин.

Под управлением Виталия Ивановича находились и технологи отдела главного технолога во главе с Дмитрием Владимировичем Доброзраковым и технологи, работавшие в цехах, и конструкторский отдел, проектировавший приспособления и оснастку для изготовления самолета, где начальником был Владимир Ильич Марчуков, и несколько цехов, изготовлявших эту оснастку.

Обе названные службы - конструкторская и технологическая - находились в ведении главного инженера завода. В конце 1940 г. главным инженером нашего завода назначили Николая Дмитриевича Вострова. До этого он в течение нескольких лет был начальником производства, хорошо знал завод, его людей и технику. Выдвижение Н. Д. Вострова на пост главного инженера - один из примеров упомянутой заводской традиции выращивания руководителей у себя на предприятии.

Начальником производства нашего завода назначили Александра Александровича Белянского. Кто он, почему именно ему после ухода Вострова на пост главного инженера доверили столь ответственное дело, как управление огромным

производством? Произошло это потому, что А. А. Белянский в течение нескольких лет оснащал, отлаживал это самое производство в должности главного механика завода. Воспитанник крупного предприятия в Днепропетровске, он с юношеских лет познал производственную культуру и размах солидного производства. Став инженером, Белянский прошел большую школу в проектном институте, участвуя в реконструкции оружейных заводов страны. Собирался ехать в Испанию (как коммунист считал своим долгом стать в ряды антифашистов), но его направили на укрепление авиационной промышленности.

После ухода Белянского, на пост главного механика назначили его заместителя Леонида Николаевича Ефремова.

Главным энергетиком завода долгое время бессменно работал Александр Никитович Шашенков.

Строительство самолетов на заводе - непрерывное движение. Давайте проследим за рождением нового самолета с момента, когда открываются ворота фюзеляжного цеха и в него на специальной тележке вкатывается очередной броневой корпус - носовая и средняя часть фюзеляжа.

Митрофан Алексеевич Ельшин - начальник фюзеляжного цеха - и его коллектив уже приготовились к встрече новичка. Они изготовили вторую половину фюзеляжа, его хвостовую часть, и обеспечили соединение этих половинок в цельный, стройный фюзеляж.

В соседнем цехе, где командует Николай Ульянович Стасенко, уже готов центроплан. Его подают в цех Ельшина, где в специальном стапеле

намертво соединяют с фюзеляжем. В контурах агрегата уже угадываются черты будущего самолета.

Как только центроплан соединили с фюзеляжем, к будущему самолету бесшумно подкатывается шасси. Изготовленное в цехе Андрея Матвеевича Виленского, оно уже снаряжено колесами, амортизаторы заряжены специальной гидросмесью, все механизмы отлажены. Шасси укрепляется по бокам центроплана, хвостовое колесо устанавливается в конце фюзеляжа, и будущий самолет уже стоит на своих ногах. С таким "независимым" видом он и вкатывается в цех главной сборки, которым в то время руководил Николай Прокофьевич Яночкин.

Здесь наш агрегат ожидают стыковки с крыльями, изготовленными цехом Михаила Васильевича Попова, с оперением, выпускаемым цехом Ивана Павловича Белослудцева. Так постепенно формируется планер самолета.

Теперь дело за мотором. Об этом заботятся монтажники

участка винто-моторной группы во главе с Евгением Герасимовичем Шелатонем. Одновременно трудятся над установкой оборудования в кабине летчика монтажники участка Константина Васильевича Ананьина. Устанавливают пушки и пулеметы, отлаживают механизмы подвески и сброса бомб оружейники под командованием Дмитрия Васильевича Шатилова. Двигаясь от участка к участку цеха главной сборки, самолет, наконец, получает полный комплект снаряжения и вступает в зону контроля и генеральной проверки функционирования всех его систем.

Конечно, здесь нельзя запустить его мотор и стрелять из пушек. Но убрать и выпустить шасси и закрылки, проверить под током все устройства, потребляющие электроэнергию, проверить работу системы управления самолетом и другие системы можно. На этом участке имеет место скрупулезный приемо-сдаточный контроль. В начале проверяют свою работу специалисты цеха. Убедившись, что все функционирует нормально, они предъявляют системы самолета контролерам ОТК. Контрольные мастера придирчиво проверяют работу каждой системы и только после устранения замеченных ими недостатков предъявляют эти системы военным представителям.

Наконец наступает момент, когда новенький самолет покидает цех главной сборки. По пути на летно-испытательную станцию он проходит через малярный корпус. И вот, сверкая свежей краской - сверху зеленой, снизу голубой, с большими красными звездами на крыльях и хвосте,- появляется на поле аэродрома.

Проверки на летно-испытательной станции начинаются с наземных испытаний стрелкового вооружения в тире и бомбардировочного вооружения на "бомбовой яме". После этого самолет занимает свое место на отработочной линейке, откуда он уйдет в свой первый полет.

Мы бегло познакомились с агрегатно-сборочными цехами. Само название этих цехов указывает, что их назначение - сборка агрегатов и самого самолета. Сборка, но не изготовление деталей и узлов.

Детали, а их на самолете многие тысячи, это забота другой, значительно большей группы цехов - заготовительных и специальных.

В настоящее время, когда у нас работают автомобильные, тракторные и другие огромные предприятия, никого не удивляют крупные партии их продукции. Сейчас отечественная промышленность, наше народное хозяйство располагают богатейшим опытом организации массового производства

различной техники, это стало привычным. Иное дело в предвоенные годы. Тогда этот опыт только приобретался, и очень многое в организации производства, в частности, на крупном самолетостроительном заводе, было еще далеко не ясно.

Оправдавшее себя в дальнейшем массовое изготовление деталей для штурмовика Ил-2 у нас было организовано с учетом двух факторов: вида работ и материала деталей.

Так, цех механической обработки No 1, во главе которого стоял Дмитрий Алексеевич Архипов, объединял сотни различных металлообрабатывающих станков и соответствующее количество рабочих высокой квалификации. Это был цех точных деталей.

Наибольшее количество деталей для штурмовика поставляли цехи Юрия Исааковича Лукашевского и Камиля Вали-Мухомедовича Бякишева. Здесь основными производственными процессами были штамповка и прессование, а основными материалами - алюминиевые сплавы. Сродни им был и цех падающих молотов Петра Яковлевича Пытьева.

Кузнечные операции выполнял цех Ярополка Петровича Ситенко. Литые детали выпускал цех Ивана Федоровича Довгулина. А термическую обработку (закалку) весьма ответственных полок лонжеронов, узлов стыка крыла и других деталей производил цех Александра Наркизовича Новопольского.

Цех Николая Васильевича Мухина специализировался на изготовлении различных фасонных патрубков из специальных сталей, трубопроводов, козырьков. Это была продукция умельцев-медников.

Цех Сергея Андреевича Писаревского обеспечивал высококачественную сварку самолетных узлов.

Неметаллические детали и узлы, в частности резиновые протекторы на бензобаки, остекление фонаря кабины изготовлялись в цехе Сарры Ефимовны Финклер.

Деревообделочный цех во главе с Юрием Владимировичем Доброзраковым и Юрием Петровичем Деревянко выпускал деревянные хвостовые части фюзеляжа, т. е. был агрегатным цехом. Но в отличие от других агрегатных, здесь делались и детали хвоста, и производилась его сборка. Основную сложность при изготовлении деревянного хвоста фюзеляжа, корпус которого выклеивался из тонкого фанерного шпона на специальной болванке, представляла склейка. Необходимо было обеспечить соответствующую температуру для сушки клея и достаточно большое усилие прижатия склеиваемых листов. Да и применявшийся тогда казеиновый клей - это весьма капризный материал, так что обеспечение стабильно-высокого качества хвостов требовало больших сноровки и умения.

1941 год застает коллектив завода No 18 им. Ворошилова за упорной, круглосуточной работой по развертыванию строительства нового самолета-штурмовика Ил-2.

Особенностью нового задания явилось, пожалуй, то, что на освоение этого уникального самолета заводу было отведено чрезвычайно мало времени.

Руководство и партийный комитет завода мобилизовали специалистов всех служб, которые разработали подробный план мероприятий для обеспечения выполнения правительственного задания.

В подразделениях разгорелось соревнование за честь сделать личный трудовой подарок XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б), которая проходила в феврале 1941 года.

Спустя три месяца после получения чертежей штурмовика из ОКБ Ильюшина, в марте 1941 года, начальник летно-испытательной станции Константин Константинович Рыков поднял в воздух с аэродрома нашего завода первый летающий танк - серийный штурмовик Ил-2!

Это было значительное событие для заводского коллектива, для ОКБ С. В. Ильюшина, для всех смежных предприятий, началом выполнения грандиозной задачи - выпуска большого количества доброкачественных штурмовиков.

Этот успех был тем более значительным, что достигли его в условиях освоения новой не только для нашего заводского коллектива машины, имевшей ряд существенных производственных особенностей.

Мы уже приводили слова Сергея Владимировича Ильюшина о том, что главной особенностью самолета Ил-2 являлся его бронекорпус, защищавший все жизненно важные части машины. В бронекорпусе смонтированы мотор, кабина летчика со всем находившимся в ней оборудованием, бензиновые и масляные баки, система охлаждения мотора с радиаторами и другие устройства.

Необходимо отметить, что идею бронирования самолета, защиты летчика не удалось бы полностью решить, если бы в фонаре, закрывающем кабину, устанавливались простые стекла или плексиглас. Специализированные организации и заводы разработали и освоили производство специального бронестекла, которое не пробивали пули и мелкокалиберные снаряды. При попадании пули в стекло происходило растрескивание наружного слоя только небольшого сектора бронестекла, а остальное поле оставалось неповрежденным и обеспечивало защиту летчика и необходимый обзор из кабины.

Как ни быстро осваивал изготовление бронекорпусов

специализированный завод, но при параллельном и одновременном с нами развертывании производства он поначалу несколько отставал от наших потребностей.

- Для отработки полного цикла производства штурмовика,- вспоминает главный технолог В. И. Демин,- за неимением настоящего бронекорпуса мы решили сделать его из толстого котельного железа. И действительно сделали. Построили деревянную болванку в натуральную величину фюзеляжа и, примеряясь по ней, выколотили железные панели, из которых изготовили "бронекорпус". Это дало возможность вовремя начать отработку монтажей мотора и его систем, а также выполнить в намеченные сроки сборку и отработку первого серийного штурмовика Ил-2.

- Но,- продолжает эти воспоминания наш парторг Н. И. Мосалов,- пару железных "бронекорпусов" мы сделали, а настоящие корпуса все не поступали. Докладываю об этом Маленкову по телефону. В ответ получаю команду: Шенкману и мне срочно прибыть в Москву. Приехали и были сразу же приняты Маленковым. На приеме присутствовал Хрущев, в то время член ЦК ВКП(б) и первый секретарь КП(б) Украины. Доложили о состоянии дел на заводе, в частности по бронекорпусам, и получили указание немедленно ехать на завод бронекорпусов, где нас ждут. Поехали втроем: Хрущев, Шенкман и я. Директор завода Засульский собрал большое производственно-техническое совещание, на котором Хрущев сделал заявление о том, что Центральный Комитет недоволен ходом развертывания производства бронекорпусов, что требуется резко изменить отношение к такому важному делу и что если завод Засульского не способен выполнить это задание, то он предложит передать его на украинские заводы.

Совещание было довольно бурным. Специалисты завода говорили о своих нуждах и недостатках и предлагали конкретные меры по ускорению производства бронекорпусов. В общем,- говорит Мосалов,- поездка достигла цели. Завод Засульского вскоре покончил с долгом и всю войну работал образцово.

Бронекорпуса поступали в наше производство пустыми. Для крепления различных узлов и кронштейнов двигателя, и оборудования в стенках бронекорпуса на заводе-изготовителе заранее делали крепежные отверстия под заклепки и болты. Но из-за изменения отдельных элементов оборудования и введения дополнительных установок появилась необходимость иметь новые крепежные отверстия в бронекорпусе. На первый взгляд, простое дело: бери дрель и сверли, где требуется. Ан нет, перед нами броня, которую не берет ни одно сверло! С одной стороны,

наглядная демонстрация мощи броневой защиты штурмовика. Но для производственников такая мощь обернулась крепким орешком. Что же делать? Инструментальщики начали поиски сверл, их конфигурации, углов заточки, режимов резания и других технических приемов "атаки" на броню. Не стояли в стороне и цеховые рабочие и мастера. О рабочей русской смекалке написано много и в разное время - и на этот раз она помогла решить задачу. Один из рабочих применил интересное техническое новшество - сверло с двойным углом заточки. Специалисты сказали, что сверлить бронекорпус следует при малых оборотах сверла, но с большим усилием на сверло. Монтажники тут же придумали и изготовили специальное приспособление, обеспечивающее выполнение поставленных условий. Попробовали, вроде стало получаться. Через несколько дней имевшийся задел бронекорпусов доработали. А тем временем конструкторы разработали уточненную разбивку крепежных отверстий - и проблема отпала.

Впрочем, проблем или, как мы говорили, "узких" мест было не мало.

- Для служб подготовки производства, главного механика, начальника производства,- рассказывает мне А. А. Белянский,- в период освоения, да и при постройке самолетов Ил-два такими "узкими" местами были несколько производственных процессов. Один из них - изготовление полок лонжеронов крыла, представляющих собою стальные профили таврового сечения. Изготовлялись эти "таврики" из прокатных заготовок, длина которых равнялась полуразмаху крыла самолета. При механической обработке "таврика" требовалось обеспечить изменение его сечения по длине, после чего произвести термообработку.

Специального оборудования для этих операций на заводе, да и в промышленности пока не было. Что же делать?

В условиях, когда "таврики" требовались буквально немедленно, единственным реальным выходом из положения было изготовить специальное оборудование своими силами.

За две недели цехи подготовки производства с участием всех, кто только мог оказать помощь, изготовили на базе имевшегося у нас оборудования, отладили и сдали в эксплуатацию восемь специальных фрезерных станков. Помогали нам и другие предприятия Воронежа. Например, чугунные отливки для удлиненных станин буквально в течение нескольких дней изготовили на одном из Воронежских заводов.

Параллельно с изготовлением станков на заводе шла реконструкция шахтных печей для термообработки "тавриков".

Словом, все было сделано своевременно. Стальные, должным образом закаленные полки лонжеронов крыла перестали быть дефицитом.

Еще одним "узким" местом на заводе оказалось изготовление шасси самолета. Здесь не было таких технических проблем, как в случае с "тавриками", но огромен был объем точных механических работ. Решили выделить в самостоятельный цех шасси наш сравнительно небольшой участок, занимавшийся этим агрегатом в механическом цехе. За три месяца построили новый корпус для цеха шасси, а вот станков для этого корпуса нехватало.

Кто-то подсказал, что на одном из заводов Воронежа лежат под навесом станки, на которых когда-то изготовляли снаряды. Мы забрали эти станки, отремонтировали, реконструировали и укомплектовали ими недостающий станочный парк нового цеха. 2 мая 1941 года новый цех шасси был торжественно открыт.

Большое количество технических вопросов, являющихся для процесса освоения строительства новой машины в какой-то мере нормой, не помешало нам в марте 1941 года выпустить первый штурмовик. И если воспоминание об этом событии не звучит в моем описании как большая радость, то объясняется это тем, что в том же марте произошли два события, омрачившие радость успеха.

18 марта на одном из самолетов Ил-2, находившихся на аэродроме, произошел пожар.

Для того чтобы современному читателю стало яснее, почему такое происшествие, как пожар на самолете, я назвал причиной моральной травмы большого коллектива, очевидно, имеет смысл вспомнить некоторые особенности обстановки того времени.

Одна из них в предвоенные годы - ожидание войны и подготовка к ней. XVIII съезд ВКП(б) особо отметил военную опасность от империалистических государств. В короткий срок гитлеровская Германия оккупировала ряд европейских государств, подчинив их экономику своей главной цели - созданию мощнейшей армии. Что будет дальше, на кого обрушится эта военная машина порабощения?

Наше правительство, принимая меры по подготовке страны, ее промышленности, армии и населения к будущей войне, серьезное внимание обращало на политико-моральное состояние народа, вело борьбу с проявлением благодушия и самоуспокоенности. Да и вся международная обстановка не располагала к спокойствию. Редкий месяц проходил без крупных событий на мировой арене.

Разъясняя причины и ход этих событий, партийные органы,

печать, радио, а также служба госбезопасности обращали особое внимание на элементы тайной войны, диверсионные акты и провокации, которыми она изобиловала. Наш завод, вооружавший Красную Армию, представлял собой объект пристального внимания всевозможных наших врагов. И соответствующие службы направляли усилия, чтобы опять-таки каждый из нас нес определенную нагрузку в системе защиты завода от возможных тайных вражеских действий. Нам разъясняли, что бдительность во всем многообразии оттенков этого понятия касается не только людей специальной службы, но и каждого работника завода. Только такая монолитная стена не будет иметь щелей для проникновения врага. Предупреждение справедливое, но оно рождало некоторую настороженность в отношениях.

Вот в этой обстановке и произошел пожар на самолете Ил-2. Не где-нибудь там, вдали, а у нас на летной станции завода...

Дмитрий Николаевич Сиренко - начальник аэродромного цеха рассказывает, что самолет, на котором произошел пожар, был четвертым экземпляром штурмовика Ил-2. Он же в числе еще двух самолетов предназначался для проведения сравнительных летных испытаний различных установок стрелково-пушечного вооружения в институте заказчика. На этой машине были смонтированы две наиболее перспективные авиационные пушки конструкции Волкова и Ярцева.

"Четверке" не повезло с самого начала. Первый же испытательный полет на самолете летчик-испытатель Иван Иванович Старчай прервал и посадил самолет вне аэродрома на большом пустыре недалеко от завода. Причина внезапная остановка мотора. Представители моторного завода, тут же осмотрев машину, определили, что вышел из строя регулятор постоянства давления, и заменили его. Опробование мотора показало, что он работает исправно, самолет повреждений не имел, и его перегнали на заводской аэродром.

Д. Н. Сиренко отдал распоряжение закатить самолет в ангар для подробного осмотра. Бригада, за которой числилась "четверка", в составе бортмеханика М. А. Корсунского и мотористов С. Ф. Черемисина и М. И. Бабайцева получила задание тщательно осмотреть все системы моторной установки и установить их исправность.

- Приступая к работе,- рассказывает автору Корсунский,- я дал указание Бабайцеву осмотреть кабину, а Черемисину - снять крышку топливного фильтра бензосистемы. Выполняя задание, Черемисин не убедился в том, закрыт ли бензиновый так называемый пожарный кран, и как только он снял крышку

топливного фильтра, оттуда хлынула струя бензина. Пока мы перекрыли бензосистему и прекратили течь, некоторое количество бензина пролилось на бронекорпус и на крыло, а с них стекло на асфальтовый пол под самолетом.

- А сколько приблизительно пролилось бензина, Матвей Абрамович? спрашиваю я.

- Да литра три, может быть, немного больше... Моторист Бабайцев, желая нам помочь, поторопился вылезти из кабины самолета, где он работал, и при этом уронил на пол переносную лампу. Она разбилась, а от электрической искры вспыхнули пары бензина, и в одно мгновение самолет и мы оказались в огне. Все мы кинулись на огонь, били по нему чехлами, куртками. Кто-то догадался применить пенный огнетушитель. Помню, что когда приехали заводские пожарные - их вызвал дежурный по ангару,- то им уже не пришлось работать, пожар ликвидировали сами. Самолет от огня практически не пострадал, немного обгорела краска на фюзеляже и крыле. Прибывшие вскоре на место происшествия сотрудники заводоуправления,- продолжает Корсунский,меня тут же, в ангаре, подробно опросили. Они же вызвали врача, и мне перевязали руки - я получил ожоги при тушении пожара. Разбор продолжался довольно долго. Главная его цель - решить вопрос о классификации происшествия. Признаков диверсии не обнаружили.

"Четверку" быстро восстановили, и Константин Константинович Рыков после нескольких испытательных полетов направился на ней в дальний путь - в испытательный институт.

Вспоминая об этом полете, Рыков рассказывает, что столь дальний полет для серийного самолета Ил-2 являлся новинкой, поэтому решили совершить его с промежуточной посадкой на аэродроме в Рязани. В пути штурмовик сопровождал заводской транспортный самолет, пилотируемый летчиком-испытателем В. Т. Буренковым. Там же летел бортмеханик "ила" А. П. Хлынов. После посадки в Рязани осмотрели машину, дозаправили ее бензином (этого можно было и не делать), после чего благополучно перелетели на аэродром по назначению.

- Едва я успел возвратиться домой,- вспоминает Рыков,- как мне снова пришлось лететь по тому же адресу на втором экземпляре Ил-два. На этот раз полет совершили без промежуточной посадки.

Вторым огорчительным событием в марте была авария заводского транспортного самолета, в котором находилась группа руководителей. В результате наш директор попал в госпиталь со сломанной ногой, и после этого случая он уже не расставался с тростью-костылем. Во время отсутствия директора его

обязанности исполнял А. А. Белянский.

Но как ни беспокойны были наши заводские ЧП, а производство "илов" развивалось успешно. С каждым днем удлинялась цепочка готовых самолетов на участке подготовки к полетам в ЛИСе. Все оживленнее становилось на заводском аэродроме - летали от темна до темна. Принятые военными самолеты улетали в воинские части, начинал устанавливаться определенный производственный ритм.

Однако в эту пору наступил довольно трудный период в нашей жизни, для рассказа о котором придется сообщить некоторые технические подробности.

Мотор АМ-38 конструкции А. Микулина - один из мощнейших того времени, спроектированный специально для самолета Ил-2,- имел систему нагнетания воздуха к карбюраторам с автоматически открывавшимися шторками (лопатками Поликовского). Управлял открытием этих шторок гидроавтомат. В полете, при резком движении рычагом управления, отдельные экземпляры автоматов запаздывали открыть шторки на необходимую величину, мотору не хватало воздуха для нормального сгорания бензиновых паров в его цилиндрах, и он останавливался. Так случилось в памятном полете И. И. Старчая на "четверке". Это же повторилось и еще.

Анализировать дефект, находить его причины, а затем и "лечить" моторы поручили группе работников моторного завода во главе с Александром Васильевичем Никифоровым. Специалисты-мотористы оперативно нашли конструктивное решение доработки узла, от которого зависела безотказная работа автомата открытия шторок. В скором времени Никифоров привез со своего завода детали, установка которых на нескольких самолетах не заняла много времени. Но регулировку доработанной системы управления мотором, ее безотказное функционирование необходимо было проверить в полете на различных режимах. Летные исследования по специальной программе поручили К. К. Рыкову и А. В. Никифорову.

Положение осложнялось тем обстоятельством, что самолет был одноместный. Как тут поступить?

Выход подсказала конструкция самолета Позади кабины летчика, в хвостовой части фюзеляжа, имелся довольно просторный люк, через который человек мог свободно пролезть внутрь хвоста для осмотра монтажей. Нормально в полете люк закрывался крышкой. В описываемом случае этот люк и закабинное пространство использовали в качестве кабины бортового инженера-испытателя. Там разместился А. В. Никифоров.

Удобства? О них тогда не говорили. Риск? Безусловно, имелся. Но главным было - быстрее устранить дефект, снять запрет на полеты.

Десятки полетов с выполнением различных фигур пилотажа и резких эволюции совершили Рыков и Никифоров, отрабатывая систему воздухозаборника сначала на одном экземпляре самолета Ил-2, затем на втором. Все убедились, что система работает безотказно, мотор не глохнет ни на каком режиме, ни на какой эволюции самолета.

Летные испытания и сдача самолетов в воинские части возобновились. Длинная линейка штурмовиков, которые успели скопиться на ЛИСе, быстро рассосалась. "Илы" улетали в воинские части.

- Да, эпопея с воздухозаборниками благополучно закончилась,вспоминает А. Н. Соболев.- Но это не означало, что я и мои ведущие конструкторы ушли из ЛИСа. Продолжалась дальнейшая отработка самолета, и основным работникам нашей бригады большую часть времени приходилось трудиться то на аэродроме, то в цехе главной сборки.

Только отладили систему воздухозаборника, начали интенсивные полеты, как обнаружился новый недостаток. В ряде случаев после испытательных полетов на максимальных скоростях по высотам самолеты возвращались, залитые маслом. При длительной работе мотора на максимальном режиме в этих полетах, вспененное масло выбивало из маслосистемы наружу. Не один день и вечер мы с Яковом Александровичем Кутеповым ломали головы над поисками способа устранения этого дефекта. Наконец, решение было найдено. Установили в верхней точке маслосистемы специальный пеногасительный бочок и процесс бурного вспенивания масла был укрощен. Проявлялись и другие "мелочи", и чтобы они не тормозили темпы производства необходимого стране самолета, приходилось работать, не считаясь со временем.- Вспоминаешь, как тогда работали люди,- в раздумьи говорит Анатолий Николаевич,- и теперь, много лет спустя, гордостью наполняется сердце!

Глава вторая. Первые шаги

- Ну вот теперь наконец-то мы и поговорим с тобой обо всем.- Александр перекинул ружье с левого плеча на правое и зашагал рядом со мной. Мы с ним направлялись на вечернюю тягу вальдшнепов.

В те годы пригород Воронежа еще не успел разрастись по высокому берегу реки на юго-запад. Несколько улочек, состоящих больше из фруктовых садов, нежели строений, незаметно переходили в лесок. А дальше шла полоса леса, простиравшаяся

на добрый десяток километров, почти до слияния реки Воронеж с Доном.

С Александром Сергеевичем Руденко - моим компаньоном по этому походу мы были знакомы давно. Наша дружба началась в период совместной работы в конструкторском бюро К. А. Калинина на почве активной приверженности к авиации. Оказалось, что мы оба неравнодушны к самолетам-бесхвосткам, которыми в то время так настойчиво занимались в этом конструкторском бюро. Много времени мы уделяли и своему увлечению: обсуждениям задач из области "проектирования самолетов на дому", которому посвящалось почти все свободное время...

- Так ты спрашиваешь, как мне работается на новом месте? В общем, здорово интересно, хотя и работы по горло. Служба в отделе эксплуатации и ремонта требует очень многого. Это тебе не за столом сидеть, чертежики подписывать да описания строчить.

Выпад был явно в мою сторону, и Александр, рассмеявшись, поспешил его смягчить.

- Тебе хорошо известно, что воинские части получили от нас первые партии новых самолетов-штурмовиков. Осваивают их военные с большим интересом. К нам, представителям завода, ежедневно обращены десятки различных вопросов. Так что мы зачастую выступаем в роли консультантов. Отсюда и повышенная требовательность, прежде всего к самим себе, ведь не будешь давать уклончивые ответы, когда тебя спрашивают о конкретном деле. Значит, самим приходится много учиться. Дальше. Начавшаяся эксплуатация самолетов стала выявлять отдельные слабые места, для устранения которых требуется помощь завода, то есть наших бригад. Приходится часто выезжать на место базирования "илов" и там, в полевых условиях, производить необходимые доработки. И сделать это нужно не хуже, чем на заводе.

Ребята у меня в бригаде универсалы - все могут. А я сам и технический руководитель, и администратор, и контролер... Хорошо, что подшефная воинская часть недалеко от завода: чуть что - и помощь подоспела.

- Сейчас главное, пожалуй, в том,- произнес он после некоторого раздумья,- чтобы всем нам овладеть этим замечательным самолетом. Именно овладеть, и военным, и нам, производственникам. Я имею в виду не постройку самолета, это само собой, а освоение до тонкостей его эксплуатации. Особенно это важно для ОЭР. При массовой эксплуатации самолета можно ожидать всяких происшествий с техникой, например

ненормальных посадок и прочее. Нам предстоит научиться быстро восстанавливать самолеты в случае их повреждений. Восстанавливать не на заводе, а в условиях воинской части. А у военных - свои задачи. Ведь ты знаешь, что самолета, подобного этому, еще не было в нашей армии. Да и не только в нашей. Все привыкли, что самолет это значит высь-высота. А здесь как раз наоборот - чем ниже, тем лучше. Как на таком самолете воевать, как применять в бою его разнообразное вооружение, строить боевые порядки и прочее,- все это еще требуется отыскать, практически освоить. Вот командование и торопит нас, производственников. Времени, видимо, упущено порядочно, сам говорил, что видел этот штурмовик в институте у военных года два назад, а строить-то его мы начали только недавно...

Слова Александра напомнили мне события двухлетней давности. Тогда, находясь в служебной командировке, в Летно-испытательном институте ВВС я действительно видел бронированный штурмовик Ильюшина. Даже среди собрания многих авиационных новинок этот самолет выделялся необычностью конструкторского решения. Бронированный самолет, "летающий танк" - это вызывало повышенный интерес, и мы под любым предлогом старались поближе рассмотреть новую машину.

- А знаешь, Саша, не помню, говорил ли я тебе, но у того штурмовика, который проходил тогда испытания, позади кабины летчика стояла пулеметная установка. Самолет был двухместный. Вторая кабина - для стрелка. А мы сейчас строим одноместные машины. Выходит, что видел я не совсем то, а может быть, и совсем не то?

- Нет, именно то,- перебил меня Александр,- Видел ты как раз то самое - опытный образец самолета-штурмовика Ил-2, который действительно был двухместным. В полку, к которому мы прикреплены, чуть ли не каждый день идут жаркие споры на тему: одно- или двухместным должен быть самолет-штурмовик. Летчики, те в большинстве за два места. Им ясно, что броня - дело хорошее, но защита пулеметным огнем задней полусферы самолета необходима. Ведь не весь же самолет сделан из броневой стали. Но и одноместный вариант имеет своих приверженцев, причем не только таких, которые считают, что раз начальство решило - значит верно. Есть и такие, что и теории пытаются подводить. Только я лично ни минуты не сомневаюсь, что штурмовик должен быть обязательно двухместным.

Откровенно сказать, горячие рассуждения Александра для меня в те дни были новы. Штурмовик Ил-2, в освоении производства которого я принимал непосредственное участие, не

представлял для меня предмет критики. Соображения, высказываемые другом, повторяю, были для меня необычайно новы, и я слушал Александра с большим интересом. А тот с увлечением продолжал "выкладывать" аргументы в пользу двухместного штурмовика...

Конечно, мы с Александром Сергеевичем тогда многого не знали. Нам не была известна длительная борьба различных мнений военных специалистов и работников промышленности вокруг штурмовика Ильюшина. Позже Сергей Владимирович сам рассказал об этом. В статье "Самолеты-бойцы", напечатанной в газете "Красная, звезда" от 19 апреля 1968 года, Ильюшин сообщает: "...Самолет был сразу спроектирован в расчете на летчика и воздушного стрелка. По этому поводу я дважды (в июне и ноябре) писал в ЦК. Последнее письмо передал 7 ноября 1940 года. Через месяц меня вызвали в Кремль проинформировать о новом самолете. Объяснил. Мне в свою очередь сказали: "Военные настаивают на одноместном варианте". Они считают, что броня сама по себе неплохое оборонное средство, зачем, мол, еще стрелок.

Пришлось доказывать обратное, но убедить не удалось. Так и начали выпускать штурмовик в одноместном варианте".

Итак, наш герой - штурмовик Ил-2 - предмет забот многих людей и организаций, уже пошел в жизнь, сделал первые шаги на службе людям. Как всякий начинающий ходить, он вначале был робок, немного "спотыкался", но период детских болезней у него был сравнительно недолог, и они не могли существенно затормозить неуклонное движение нашего производства по пути систематического наращивания количества выпускаемых "илов".

Бывший Нарком авиационной промышленности А. И. Шахурин по этому поводу вспоминает: "К 18-й партконференции, которая проходила в феврале 1941 г., авиационная промышленность работала по суточному графику с ежесуточным отчетом перед ЦК ВКП(б) о выпуске самолетов и моторов по каждому заводу. Наркомат, главки строго следили за тем, чтобы заводы повышали суточный выпуск при нарастании заделов по цехам..."

Такой повседневный контроль в сочетании с деловой мобилизованностью и хорошей подготовленностью производства достигал поставленной цели.

В отчетной справке начальника планового отдела завода Ивана Вавиловича Юдина записано, что в мае 1941 года завод выпустил семьдесят четыре штурмовика Ил-2. И это спустя всего полгода после начала освоения его производства!

Этот успех явился результатом большого внимания к нашему

заводу и к нашим делам со стороны руководителей партии и правительства.

В качестве иллюстрации расскажу о следующем событии, имевшем большое значение для нашего завода.

6 июня 1941 года руководство завода вызвали к Сталину для доклада о заводских делах. Поехали Шенкман, Мосалов, Востров и Демин.

- Совещание назначили на восемнадцать часов, но мы приехали пораньше,рассказывают товарищи.- Быстро получили пропуска, вошли в Кремль и, не торопясь, с любопытством оглядываясь по сторонам - в Кремле каждый из нас был впервые,- проследовали в правительственный корпус. В приемной нас встретил Поскребышев, секретарь Сталина, познакомился с нами, прошел в кабинет и тут же пригласил нас.

Первым вошел Шенкман. Опираясь на свою палку-костыль, он сделал несколько шагов по кабинету. Сталин, идя навстречу и подавая руку директору, сказал:

- Здравствуйте, товарищ Шенкман.- Затем, указывая на костыль, сокрушенно заметил: - Как же это вы так не уберегли?

Затем он также за руку поздоровался с Мосаловым, Востровым и Деминым, называя каждого по фамилии. Мы четверо стояли возле него, а он, улыбаясь, говорил, что, конечно, для знакомства с нашим коллективом ему лучше было бы самому приехать к нам на завод, но это так сложно, требуются всякие решения, разрешения...

За большим столом сидели: Г. М. Маленков, Нарком авиапромышленности А. И. Шахурин, командующий ВВС П. Ф. Жигарев и начальник НИИ ВВС И. Ф. Петров. Пригласив нас сесть, Сталин сказал, что собрал всех здесь для того, чтобы посоветоваться по одному вопросу - какие самолеты строить на восемнадцатом заводе в Воронеже?

Жигарев, оперируя названиями воинских частей и численностью имеющихся и необходимых самолетов, высказался так, что ВВС нужны оба самолета (Ер-2 и Ил-2), которые строит завод, их и надо продолжать выпускать, только увеличив программу. Шахурин уточнил, что Наркомат авиационной промышленности уже вынес решение об увеличении задания заводу No 18 по самолету Ил~2, но требуется подтянуть заводы-смежники...

Неторопливо шагая по кабинету и внимательно выслушивая каждого выступавшего, Сталин заметил:

- Я полагаю, что сейчас нам очень нужны дальние бомбардировщики. Поэтому считаю, что Шенкману необходимо построить большую партию самолетов Ер-2.

Он назвал цифру - количество самолетов Ер-2, которые надлежит выпустить в этом, 1941 году, и поинтересовался, как самолеты обеспечены моторами. Шахурин ответил, что моторы будут, их изготовление поручено такому-то (назвал город) заводу.

Затем Сталин обратился к Шенкману:

- Есть у вас затруднения в производстве самолета Ер-два?

- Особых затруднений нет, товарищ Сталин,-ответил Шенкман, очевидно считая, что вопрос о моторах ему еще раз поднимать не следует.- Только вот летные испытания самолета в НИИ ВВС еще не закончены, а по их результатам могут быть различные доводки, переделки.

- Товарищ Петров, когда вы закончите испытания? - последовал тут же вопрос к Петрову.

- В течение ближайших двух месяцев, товарищ Сталин,- по-военному четко отрапортовал Петров.

- Завод устраивает такой срок? - Вопрос Сталина вновь адресовался Шенкману.

- Хотелось бы побыстрее,- попросил Шенкман.

- Удовлетворим вашу просьбу. Товарищ Петров, заводу необходимо помочь, ведь Ер-2 нам нужны побыстрее... А как у вас на заводе идут дела по ильюшинскому штурмовику? - задал вопрос Сталин и стал набивать свою трубку. Закурив, он неслышно подошел к общему столу и встал как раз против Шенкмана и Мосалова.

- По Ил-два у нас претензий нет,- ответил Шенкман.

- Штурмовик у нас хорошо освоен, полюбился коллективу. Его мы будем выпускать, сколько потребуется, товарищ Сталин,- несколько сбивчиво, явно волнуясь, проговорил Мосалов.

Сталин улыбнулся и заметил:

- Что ж, учтем заявление парторга ЦК, товарищи... Какие у завода есть еще просьбы или претензии? - задал очередной вопрос Сталин, продолжая неслышно ходить по кабинету.

Все молчали, пауза затянулась.

- Наркомат нас немного обижает,- с некоторым трудом проговорил Шенкман.- Директорский фонд установили слишком маленький, не соответствует нашим работам.- Шенкман назвал цифру фонда.

- Товарищ Шахурин, что вы скажете на эту претензию завода?

- У восемнадцатого завода, товарищ Сталин, фонд директора в том же соответствии с фондом зарплаты, как и на других заводах,- ответил Шахурин.Не больше, но и не меньше.

- А давайте спросим директора завода - какой фонд устраивал бы их? предложил Сталин.

Шенкман назвал цифру, примерно втрое превышающую

сумму, выделенную Наркоматом.

- Давайте, товарищ Шахурин, дадим им эти деньги. У них большие дела делаются,- сказал Сталин и на этом закрыл совещание.

Должен сказать, что это событие, несмотря на то что о нем на заводе не объявлялось, стало известно многим и еще сильнее нас сплотило.

А произошло оно, напомню, всего за шестнадцать дней до начала войны.

* * *

Под воскресенье 22 июня мы поехали отдыхать в район Рамони. Такие коллективные вылазки практиковались нашим спортивным обществом и проводились систематически. Люди помногу работали, и руководство завода поощряло организованный отдых в различных видах. Выехали в субботу, часов в восемь вечера.

Часа через два езды по проселочным дорогам и лесным просекам наш автофургон прибыл в назначенное место - на берег старицы реки Воронеж, изрядно поросшей водорослями. Лес местами почти вплотную подходил к воде, местами отступал от нее, образовывая уютные лужайки. На одной из таких лужаек и расположилась наша "экспедиция", недалеко от стоянки заядлого рыбака - нашего конструктора Юры Насонова. Здесь он с отцом проводил свой отпуск. В садке рыболовов оказалась пойманная рыба.

Уха из свежей рыбы! Ночной костер на берегу реки. Звездное небо над головой, тишина. Все это создавало лирический настрой, и когда запевала тихо, как бы в раздумье, подал первый куплет:

Степь да степь кругом,

Путь далек лежит...

его дружно и также негромко поддержало несколько голосов:

В той степи глухой

Умирал ямщик.

Песни следовали одна за другой. Пели с удовольствием, можно сказать, с увлечением и пониманием красоты русских и украинских напевов.

Дорогой читатель, я пригласил вас на рыбалку в компании мужчин, чье детство пришлось на первые годы после Октябрьской революции, чьими школьными песнями были "Варшавянка" и "Мы - кузнецы", "Взвейтесь кострами", "Замучен тяжелой неволей", песни о Волге. Они воспитывали в нас патриотизм, любовь к задушевным, красивым, некрикливым мелодиям, учили искать в песне глубокий смысл, поэтическое описание событий. Словом,

хороши наши народные песни и большое удовольствие получает человек, участвуя в их исполнении.

За беседой и песнями у костра время пролетело незаметно. О сне вспомнили, когда забрезжил рассвет. В общем, "экспедиция" наша прошла весьма успешно. На обратном пути курящие, у которых иссякли запасы, попросили заехать в ближайший поселок или на железнодорожную станцию за папиросами.

Вечерело. Жара заметно спала. Возле ларька-буфета стояли несколько человек. Лева Соколов, наш организатор, первый подбежавший к ларьку, звонко заказал: пятнадцать кружек кваса для начала, а потом повторить!

Буфетчик, видно не поверивший словам Левы, высунулся на улицу из-за стойки, но увидел надвигающуюся солидную компанию, спрятался обратно и принялся наливать квас.

Человек, утоляющий жажду, вероятно, малонаблюдателен. И мы, прильнув к своим кружкам с холодным крепким квасом, изредка перебрасываясь шуточками, не обращали внимания на осуждающие взгляды, которыми кололи нас отошедшие от ларька люди. Но вот первая порция кваса выпита, оглядываемся вокруг и начинаем чувствовать что-то необычное в поведении людей, кучками стоявших на платформе в ожидании дачного поезда. Народу собралось порядочно возвращались после воскресного отдыха,- но стояла необыкновенная тишина и чувствовалась какая-то подавленность.

Недалеко от буфета, облокотясь на перила загородки, обнесенной вокруг газона, горько плакала молодая женщина. Другая, постарше, утешая ее, обратилась к нам со странными словами:

- А вас, соколики, не туда ли уже гонют?

- Куда это туда, мамаша?

- Да на войну-то окаянную, куда же еще,- с досадой и горечью уточнила старшая.- Вот наш-то уже воюет, в пограничниках он, там,- махнула она рукой на запад.

При этих словах молодая как-то необычно и очень громко всхлипнула, а затем разрыдалась в голос, уткнувшись в грудь старшей женщины.

Оторопев, ошалело глядя друг на друга, мы, очевидно, загалдели, повторяя какие-то слова о договоре, пакте,- газетные слова, которые для нас составляли правду жизни. То темное, непонятное, что так неожиданно накрыло нас, находилось в таком вопиющем противоречии с нашей действительностью, что хотелось поскорее его сбросить, избавиться от него. Все предупреждения о военной опасности, которые мы многократно слышали, читали, повторяли сами, враз забылись, так не хотелось

верить в случившееся.

- Да вы, ребята, я вижу и впрямь ничего не знаете,- буфетчик вышел из своего ларька и уселся на прилавок, уставленный новой порцией кружек с квасом.- Немец напал сегодня утром, многие города наши бомбил...

- Не может быть, это провокация,- Лева с Анатолием Соболевым надвинулись на буфетчика.

- Трепотня это, вредные разговорчики,- голос Левы повышался с каждым словом,- откуда вы это знаете?!

- Что, трепотня?! - запальчиво вскрикнул буфетчик, но вдруг неожиданно спокойно закончил:

- Эх, дорогой товарищ, если бы трепотня, а то ведь сущая правда. Бомбили города наши... По радио объявили...

Говорил он негромко, но слова его, казалось, оглушали нас, болью отдавались в сердцах: "Бомбили города наши..."

Все вдруг заторопились к машине. Скорее на завод, в коллектив, там, наверное, все прояснится...

В воскресенье 22 июня на совещание у директора завода многие из его участников не вызывались и не приглашались - пришли сами.

Директор сидел за своим столом и что-то горячо обсуждал с парторгом Мосаловым и начальником производства Белянским. Дверь в кабинет была открыта, и люди чередой заходили и садились на свободные стулья, становились вдоль стен, заполняли приемную, где дежурный по заводу непрерывно звонил по телефону - разыскивал по квартирам начальников цехов.

Вскоре после того, как по радио прозвучало обращение правительства, объявившее о вероломном нападении Германии на нашу страну, на завод со всех концов поселка потянулись люди. Была середина чудесного воскресного дня...

- Товарищи! - Директор поднялся со своего места и оглядел собравшихся.- Товарищи, война, об угрозе которой партия нас учила постоянно помнить, стала жестоким фактом. Для нас с вами, для нашего завода этот факт имеет особое значение.

Директор говорил короткими, резкими фразами. Его "одесский" акцент стал особенно заметен. Обычно несколько иронически настроенный, на этот раз он был серьезен и заметно взволнован.

- Каждый из нас должен понять, что война потребует много самолетов. От нас потребует. И мы должны дать эти самолеты, это оружие. Мы - арсенал армии. Каждый должен понять и объяснить своим подчиненным, что война идет не только там, где сейчас стреляют, но и у нас, здесь. Все мы уже на войне и должны действовать как на войне. Вот мы здесь подготовили небольшой

приказ, суть которого в следующем. Переходим на работу в две удлиненные смены по 10 - 11 часов. Все отпуска отменяются. Кто находится в отпусках вызывайте. Планы цехам по выпуску машин будут пересмотрены - самолетов нужно гораздо больше того, что мы даем сейчас.- Директор сделал небольшую паузу, а затем, справившись с волнением, продолжил:

- И еще одно - вряд ли фашист оставит нас без внимания и даст спокойно выпускать боевые самолеты. Нужно в кратчайший срок подготовить завод к обороне. Прежде всего светомаскировка и в цехах, и в жилых домах. Это нужно каждому обеспечить и проверить лично, чтобы никаких нарушений!

- Николай Иванович, ты хочешь сказать? - директор обернулся к Мосалову. Тот кивнул головой, поднялся:

- Я хочу остановить ваше внимание, товарищи, на том месте в обращении правительства, где говорится о необходимости всем нам быть сплоченными, как никогда.- Голос Мосалова звучал неровно, парторг часто покашливал и расстегнул ворот рубахи, словно душивший его.- Это единство и сплоченность всего заводского коллектива должны обеспечить, реализовать мы с вами руководители, партийные и беспартийные большевики. Конечно, мы получим указания, что и как делать заводу. Но главное нам ясно и сегодня. Главное в том, чтобы быстрее разбить врага. Для нас это значит выпускать больше самолетов, не допускать перебоев в работе завода, охранять его, быть предельно зоркими...

В понедельник 23 июня в цехах и отделах завода прошли короткие митинги-собрания. На них зачитывался приказ о введении военного режима работы, разъяснялась главная задача: выпускать как можно больше самолетов.

Началась новая жизнь. Кроме значительного увеличения производственной нагрузки, война с первых же часов внесла в нашу жизнь ощущение непрерывной тревоги. Эта тревога не покидала каждого из нас нигде, чем бы он ни занимался. Война неумолимо катилась на восток. Я и мои товарищи, имея постоянное общение с представителями Военно-Воздушных Сил, считали себя в какой-то степени осведомленными в значительных возможностях наших ВВС. И тем болезненнее были наши переживания неудач начального периода войны. Обсуждая между собой создавшуюся обстановку, мы не находили объяснения недостаточной эффективности действий нашей авиации. В своих рассуждениях мы постоянно приходили к выводу, что задержать наступление фашистов можно. Для этого необходимо организовать ответные массовые налеты нашей авиации на Берлин и другие города Германии. Что это технически возможно,

мы не сомневались.

Помнится, первое время я с надеждой встречал каждый следующий день, ожидая сообщений о фашистских промышленных объектах, буквально засыпанных нашими авиабомбами. Только много позже мне станет ясно, что такие рассуждения и вся наша домашняя "стратегия" была плодом неведения подлинного соотношения сил сражающихся сторон. В те дни ни я, ни мои товарищи по работе не могли знать, что в воздухе над нашей территорией ежедневно летают около пяти тысяч немецких самолетов. Они бомбардируют города, аэродромы, коммуникации, способствуя продвижению своих наземных войск. А многочисленные истребительная авиация и зенитные батареи противника крайне осложняют действия наших бомбардировщиков. Тогда мы не знали, что внезапно заполонившие огромную территорию нашей страны пять с половиной миллионов немецких солдат и офицеров прибыли на четырех тысячах танков и огромном числе автомобилей и мотоциклов. Они привезли с собой чуть ли не пятьдесят тысяч орудий и минометов. И все это стреляло, крушило, рвалось в глубь страны.

Что могли сделать мы, живя в глубоком тылу, в Воронеже, где требования светомаскировки и то поначалу казались пустой формальностью. Чем помочь своему народу в страшной беде?

Ответ был один - строить больше "илов".

Завод работал напряженно, непрерывно наращивая темпы выпуска самолетов.

Июнь 1941-го ознаменовался невиданным для нас итогом: сто пятьдесят девять самолетов-штурмовиков Ил-2 были построены заводом, облетаны и сданы воинским частям!

Ощущение своей необходимости и монолитной связи со всей страной, с армией постепенно вытесняло у каждого из нас чувство тревоги, временной растерянности, рожденное внезапностью нападения огромной, отмобилизованной фашистской армии.

* * *

На двенадцатый день войны, в четверг третьего июля, по радио выступил Сталин. В своей речи он довел до сведения всего советского народа основные положения директивы Центрального Комитета ВКП(б) и Совнаркома, выпущенной 29 июня 1941 года.

Сталин открыто подчеркнул особую опасность, нависшую над страной, над каждым ее жителем. Помнится, что на меня наиболее сильное впечатление в его выступлении произвел призыв к созданию народного ополчения, к всемерной помощи Красной Армии.

После выступления Сталина стало ясно, что ожидать скорого

окончания войны не приходится, что всем нам предстоят тяжелые испытания.

На заводе усилилась работа по организации объектовых команд самообороны. Гордостью коллектива была команда зенитчиков, которая оборудовала на крышах заводских корпусов и на самой территории предприятия несколько десятков стрелковых установок, вооруженных авиационными пулеметами и пушками.

Основной объем работ по обеспечению средствами ПВО выпал на долю службы главного механика. Под руководством Л. Н. Ефремова в короткий срок смастерили различные стационарные и передвижные стрелковые установки, оборудовали бронеавтомобиль.

С фронтов шли сообщения, что немцы забрасывают в наши тылы диверсантов, которые наносят большой урон. Поэтому на заводе придавали большое значение общественной команде по охране объекта. Члены этой команды вечерами и по ночам дежурили в "секретах", а затем шли на работу. Никаких отгулов за дежурства не полагалось.

Кроме объектовых команд, каждый из нас входил в ту или иную дружину местной противовоздушной обороны, организованной в жилом поселке. Члены этих дружин следили за соблюдением светомаскировки в квартирах и подъездах, несли вахту на крышах своих домов после объявления воздушной тревоги, имея при себе железные щипцы для сбрасывания на землю "зажигалок", которые немцы широко применяли при налетах на города. Но все эти занятия, проводившиеся во внеурочное время, после рабочей удлиненной смены, занятия, отнимавшие уйму времени, не удовлетворяли многих людей. Им хотелось действий, активных действий против фашистских оккупантов.

С первых же дней войны многие работники завода стали осаждать военный стол завода и военкомат с просьбами направить их на фронт. Ситуация при этом сложилась не простая. Заводу нельзя было распускать свои кадры, которые решали важную государственную задачу - строили боевые самолеты. Но нельзя было и гасить естественный патриотический порыв людей.

Анатолий Николаевич Соболев, в то время бывший секретарем партийной организации СКО, впоследствии мне рассказывал:

- На специальном партсобрании мы обсудили вопрос о вступлении в народное ополчение. До сих пор отчетливо помнится тот подъем и единодушие, с которым коммунисты приняли решение стать в ряды защитников Родины.

Воздержавшихся не было. Оформив решение собрания и получив от каждого добровольца личное заявление, я направился в партийный комитет завода. Парторг ЦК Н. И. Мосалов, мой однокашник по авиационному институту, очень внимательно меня выслушал, после чего задал один вопрос:

- Так, секретарь, значит все уйдем на фронт, а завод закроем?

Дело, с которым я пришел в партком, которое мы накануне так горячо обсуждали на собрании, носило столько патриотизма, личной самоотверженности каждого, что вопрос Мосалова показался мне даже обидным... Я тут же стал возражать ему, ссылаясь на призыв Сталина...

Пока я говорил, Николай Иванович развязал тесемки толстой папки и показал мне на солидную стопку лежавших в ней бумаг.

- Гляди, все это заявления коммунистов и решения собраний вроде вашего. На фронт рвутся...

Обычно спокойный Мосалов нервно ходил по кабинету и резко крикнул "занят" кому-то из заглянувших в приоткрытую дверь.

- Как мы все не можем понять простой вещи, что мы уже давно на фронте,- обрушился он на меня.- Никак не усвоим, что противника с его мощнейшей техникой, механизированной армией можно разбить только еще более мощным оружием, как раз тем, которое делаем мы. Что этого оружия пока еще очень мало и нужны невероятные усилия для резкого, невиданно быстрого увеличения поставок штурмовиков фронту. В это дело требуется сейчас вложить все наши знания и уменье. А вот те, кто это должен сделать, в частности, ты со своими товарищами, говорят нам: "Ну вы тут сами разбирайтесь, а мы уходим на фронт..." Картина великолепная, как ты скажешь?

Парторг все более распалялся, а я сидел придавленный к стулу его неотразимыми аргументами и мысленно ругал себя за собственную недальновидность.

- Я тебе скажу по-товарищески и как большевику.- Мосалов присел на стул против меня.- Надо полагать, что нас ожидают трудности не меньшие, чем у фронтовиков. И говорить об уходе со своих постов, с нашего завода,подчеркнул он,- не равнозначно ли это уходу от трудной жизни?!

Как ни подготовили меня предыдущие соображения парторга к самоосуждению, но подобное обвинение не вязалось с моим состоянием и взорвало меня. Помнится, я вскочил со стула и готов был наговорить Мосалову всяких дерзостей. Но он вовремя меня остановил, сказав, чтоб я не кипятился, а пошел и подумал, как нам действенно и эффективно помочь фронту.

- Был сегодня на ЛИСе,- как бы невзначай заметил Николай

Иванович,там все еще жалуются на выбросы масла в полете. Вот где твой фронт, Анатолий Николаевич, пока ты еще не полностью выиграл это сражение.Мосалов уже улыбался.- Вот так, дорогой, иди и воюй, крепче работай сам, да и товарищам посоветуй делать то же самое...

Вскоре всем нам объявили, что мы бронируемся, закрепляемся за заводом, где и должны работать на своих местах.

Но заявления работников завода о добровольном вступлении в ополчение все же поступали.

Около шестисот пятидесяти наших товарищей вступили добровольцами в 4-й Воронежский коммунистический рабочий полк в составе сотой стрелковой дивизии Красной Армии. За доблесть и геройство, проявленные в боях под Минском, этой дивизии, первой среди стрелковых дивизий, было присвоено звание гвардейской. Во главе наших добровольцев были первый заместитель секретаря парткома завода Александр Владимирович Чудинов, редактор заводской газеты Николай Степанович Скребов и заместитель начальника цеха No 1 Степан Тихонович Коротких.

Многие заводчане погибли в сражениях с гитлеровцами. Среди них - Герои Советского Союза А. И. Кольцов, С. Т. Новиков, Н. С. Шендриков, И. И. Квасов, И. А. Савельев, И. Д. Меркулов, В. Т. Сидоров, Н. Е. Касимов.

Память о них - навсегда в наших сердцах.

Несмотря на чувствительную потерю в кадрах, коллектив завода продолжал наращивать выпуск Ил-2. Это мы чувствовали по увеличивающемуся ритму работы. Одновременно с этим возникали и новые проблемы. Когда по ходу производства уже можно было твердо сказать, что период освоения строительства Ил-2 пройден, возникла еще одна новая задача: предстояло освоить серийный выпуск деревянной хвостовой части фюзеляжа.

Дефицит на листы и профили из алюминиевых сплавов стремительно нарастал, так как южные металлургические заводы эвакуировались на Восток и не успели там развернуть свои производства. Поэтому быстрейшее освоение изготовления деревянных хвостов "ила" могло стать определяющим для всей программы завода. Следует отметить, что задача освоения деревянных хвостов для нас была сложна тем, что завод до этого никогда строительством деревянных самолетов не занимался. Не было ни соответствующего оборудования, ни специалистов. По решению городских властей заводу передали местную мебельную фабрику. На ее базе был создан специальный цех деревянных хвостовых частей фюзеляжа.

Успешному освоению заводом изготовления деревянного

хвоста способствовало то обстоятельство, что конструкция его была заранее проработана в ОКБ параллельно с металлическим вариантом, и теперь чертежи были выпущены в кратчайший срок. Вскоре деревянные хвосты стали поступать на сборку параллельно с металлическими.

Закончился июль 41-го. Сухая цифра в справке планового отдела зафиксировала небывалый месячный итог: штурмовиков выпущено почти вдвое больше, чем в июне!

Цифра свидетельствовала о великолепной работе коллектива нашего завода. Но она же напоминала о том, что где-то на своих местах также хорошо работают другие заводы - участники строительства ильюшинских самолетов. Не задерживают рост выпуска "илов" мотористы. Несмотря на резко усложненные войной условия, своевременно приходят к нам эшелоны с бронекорпусами. Вся продукция смежников нескончаемым потоком вливается в заводские цехи, чтобы, пройдя в них производственный цикл, воплотиться в грозные штурмовики, которые так необходимы фронту!

Тяжело было Красной Армии и нашему народу в те дни. Нужно было отражать натиск фашистских полчищ на фронте, протяженностью от Черного до Белого моря, вывозить ценности, промышленное оборудование, людей, налаживать в огромных масштабах строительство в необжитых районах, крепить армию, обеспечивая ее необходимым оружием, лучшим, чем у врага.

А главное, не пасть духом, не потерять веру в нашу победу. И мы не теряли эту веру, не пали духом!

Ежедневно утро в нашем доме так же, как и в других, начиналось с прослушивания по радио сводки Совинформбюро. Каждого интересовал главный вопрос - как дела там, на фронте? Где, на каком участке нашим удалось задержать лавину противника, какие у него потери? Нередко сообщались города, оставленные нашими войсками. Далее шли корреспонденции о зверствах немцев на захваченных ими территориях. Величественно и грозно неслась мелодия "Священной войны".

Эту песню Александрова и Лебедева-Кумача мы все хорошо знали. Краснознаменный ансамбль исполнил ее впервые в конце июня на Белорусском вокзале перед отъезжавшими на фронт бойцами:

Вставай, страна огромная,

Вставай на смертный бой
С фашистской силой темною,
С проклятою ордой!
Пусть ярость благородная
Вскипает, как волна,
Идет война народная,
Священная война...

На заводе в ряде мест висели карты Советского Союза, на которых флажками и цветными шнурками отмечалась линия фронта на каждый день. Разумеется, эти карты пользовались всеобщим вниманием...

Ежедневно, а иногда и по нескольку раз в смену, на заводе звучали сирены воздушной тревоги. Подчиняясь введенному распорядку, мы все оставляли рабочие места и занимали посты по расписанию. Не занятые в командах рабочие цехов и сотрудники отделов уходили в укрытия и пережидали там до отбоя тревоги...

23 августа 1941 года для завода стало знаменательным днем. Постановлением правительства завод был награжден орденом Ленина за большие успехи в деле вооружения Красной Армии боевыми самолетами. Орденами и медалями был отмечен труд ста работников завода.

На общезаводском митинге, собравшемся по этому случаю, после оглашения Указа о награждении Мосалов зачитал депешу командующего ВВС Балтийского флота, в которой говорилось: "Ваша продукция, которую мы используем сегодня, дала прекрасные результаты. Уже не одна сотня фашистских танков и солдат сметены с лица земли. На этих машинах уже родились герои Отечественной войны.

Ваши прекрасные "илы" заслужили честь и славу. Давайте больше машин крепких, быстроходных.

Победа за нами!

Честь и слава работникам завода имени Ворошилова и коллективам, создавшим машину Отечественной войны".

С глубоким волнением слушали мы, участники митинга, эту депешу. Простыми, искренними словами, пришедшими оттуда, с передовой, давалась оценка нашему напряженному труду. С митинга все разошлись по рабочим местам.

- А вы обратили внимание, как этот командующий, моряк, назвал наш штурмовик: "машина Отечественной войны" - шутка ли?! - С этими словами Анатолий Соболев появился в кабинете начальника СКО, куда мы зашли, возвращаясь с этого, памятного нам митинга.

- Обратить-то обратили, здорово сказано. Но он написал нам и другое давайте больше боевых машин,- ответил Соболеву

Назаренко.- Вот я и пригласил всех вас поговорить на эту тему, посоветоваться. От нас ждут непрерывного увеличения выпуска "илов", они нужны на всех фронтах. При существующей мощности цехов и производительности труда в них дальнейший рост выпуска машин может происходить только за счет снижения трудоемкости, уменьшения трудозатрат на каждую машину. Это ясно всем, но нужны конкретные предложения. Технологи и копровцы над этим работают постоянно и кое-чего добились. У нас бригада Мачурина при переходе на деревянный хвост сократила трудоемкость фюзеляжа на несколько десятков часов, а что по другим бригадам? Пока тихо...

- Николай Петрович прав,- поддержал начальника Соболев.- Я думаю, что следует всем бригадам доходчиво рассказать об этой задаче - и результаты будут.

- Вот я и прошу всех вас заняться этим немедленно,- продолжал Назаренко.- Должен вам сказать, что уже в этом месяце мы не дотянем до июльского выпуска штурмовиков - перебои в снабжении материалами, да и из-за тревог потери рабочего времени стали ощутимы...

Этот памятный разговор принес свои плоды, правда, не так скоро, как того хотелось.

* * *

День 20 сентября 1941 года поначалу ничем не отличался от предыдущих дней. Было довольно тепло. Осенью в Воронеже, как правило, долго держится хорошая погода. В обеденный перерыв я, как и многие наши сотрудники, поспешил домой обедать. Наша квартира находилась в самом близком от завода доме. Из окна кухни хорошо просматривался главный корпус заводоуправления и асфальтовая дорожка, обсаженная тополями.

Помнится, что в тот день я пришел домой раньше своей супруги Гали и стал накрывать на стол, время от времени поглядывая на дорожку - не идет ли жена. Она тогда заведывала лабораторией по контролю приборов самолетного оборудования. Работы у нее всегда было очень много, и она нередко задерживалась. Так и не дождавшись жены, я принялся за обед. Но неожиданно захлопали выстрелы, затрещали пулеметные очереди с нескольких стрелковых точек охраны завода. Я прильнул к окну и тотчас увидел, как из облаков, почти над главным корпусом заводоуправления вынырнул немецкий бомбардировщик и низко, на высоте не более двухсот метров, полетел вдоль основных производственных корпусов в сторону аэродрома. Видел я его несколько мгновений, но узнал характерные контуры бомбардировщика "Хейнкеля-111". "Сейчас будет бомбить",- мелькнула мысль, и я прижался к оконному

простенку, ожидая, что после взрыва бомб из нашего окна полетят стекла...

Стрельба продолжалась, но с явным удалением. Как видно, стреляли с дальних точек на аэродроме. Завывали сирены, но никаких взрывов не было. Скоро и стрельба прекратилась.

"Вероятно, это был разведчик, сейчас еще прилетят",- подумалось мне и я поспешил на завод занять место по боевому расписанию нашей объектовой команды. На сборный пункт я прибежал в момент поступления распоряжения: оцепить производственный корпус. Коротко было сказано, что в здание попали бомбы, но пока не разорвались...

Ясно, решили мы - бомбы с взрывателями замедленного действия. Когда они сработают? Мы знали несколько таких устройств, у которых замедление могло исчисляться и минутами, и часами...

Вскоре поступила команда снять оцепление, очистить заводской двор от людей. Работавшие в корпусе, куда попали бомбы, были выведены из помещения. Осталась небольшая группа дружинников и начальство.

- В этой сложной и опасной операции,- рассказывал мне Белянский,великолепную выдержку и подлинный героизм проявил главный механик завода Л. Н. Ефремов, а также заместитель главного энергетика А. Д. Тимченко, товарищи Эктов, Землянский и другие. Они не только четко руководили действиями людей по обезвреживанию бомб, но сами лично выносили их из цехов и осторожно укладывали на мягкие подстилки в кузова грузовых автомобилей. Бомбы увозили с территории завода в степь для уничтожения.

Их оказалось два десятка весом по пятьдесят килограммов. И ни одна из них, как ни странно, не взорвалась. В чем же дело?

У немцев была принята система дистанционного взведения взрывателей авиабомб перед их сбрасыванием. Пока бомба висит в бомбоотсеке самолета, ее взрыватель установлен в положение "пассив" и он не подорвет бомбу даже при ее столкновении с препятствием. Перед сбрасыванием бомб на цель штурман или летчик, с помощью специального устройства должен перевести взрыватели бомб из положения "пассив" в положение "актив", при котором уже они взорвутся, едва коснувшись цели.

В описываемом случае экипаж Хе-111, очевидно, растерялся, вынырнув из облаков над заводом, и второпях сбросил свои бомбы с взрывателями в положении "пассив", и они не сработали, бомбы не взорвались.

Но эта бомбардировка завода все же принесла и первые человеческие жертвы. В сварочном цехе, куда упала одна из бомб,

ее стабилизатором были убиты два слесаря - Б. Рожков и С. Мысков.

Так война стала и для нас непосредственной действительностью. За мужество и героизм, проявленные при обезвреживании неразорвавшихся бомб, Леонид Николаевич Ефремов был вскоре награжден орденом Красной Звезды.

Нащупав наш завод, "Хейнкель-111" пожаловал к нам и на следующий день, 21 сентября. На этот раз он подошел с восточного направления, оказавшись над аэродромом, куда и упала его первая бомба. Не считая разбросанной земли от взрыва, эта бомба вреда не принесла. Зато серия других пришлась на жилые дома заводского поселка. Была разрушена одна секция пятиэтажного дома и два барака. Поврежден водопровод и сеть электропроводки. Убито было двое и шесть человек ранено. Стервятник, как и первый раз, благополучно скрылся.

После работы многие пошли осматривать следы бомбежки. Разрушенная секция пятиэтажного дома выглядела странно, словно учебный макет дома в разрезе. Задняя стена дома чудом уцелела и разноцветная окраска комнат по разрушенным этажам напоминала о бывшем уюте, тепле и других довоенных радостях. Нелепо выглядели уцелевшие диваны, шкафы и другая мебель. Ветер раскачивал картины и разбитые люстры. На искореженных водопроводных трубах висели батареи отопления...

- А помните, друзья, ведь совсем недавно мы веселились на моем дне рождения вон в той комнате с соломенными обоями, на четвертом этаже,напомнил нам Борис Витальевич Павловский.- Всего три месяца назад моя семья переехала из этого дрма...

В дальнейшем тревоги и налеты стали у нас происходить, как по расписанию. Около тринадцати часов прилетал "он". Конечно, никто из нас не мог сказать, был ли это один и тот же самолет, или каждый раз новый. Но прилетал всегда Хе-111 и всегда в одиночку. Очевидно, где-то южнее Воронежа перелетал он линию фронта и на завод заходил с востока или юго-востока.

23 сентября армейские зенитки, охранявшие железнодорожный узел, самолет к заводу не подпустили и он сбросил бомбы на соседний поселок.

24-го и 25-го тревоги объявлялись, но налетов не было. Может быть, потому, что стояла солнечная погода.

26 сентября день снова был пасмурный, и "хейнкель" налетел тем же курсом, что и первый раз. Только вывалился он из облаков километра за два раньше, и серия сброшенных им бомб пришлась на овощную базу и склад горючего, расположенные за территорией завода. Находившийся неподалеку от нашего дома склад горючего сильно горел всю ночь. Этот налет принес новые

жертвы: двое убитых и около десяти человек раненых. Наши доморощенные зенитки в тот раз стреляли особенно много, так как самолет пролетел вдоль всей территории завода и скрылся невредимый к великой досаде стрелков. Правда, к вечеру по заводу пошел слух, что истребители ПВО сбили немецкий самолет где-то за Доном, но был ли это "наш"?

Налеты вражеских самолетов и та свобода, с которой они проникали к заводу, заставили руководство изыскивать дополнительные средства защиты объекта.

К. К. Рыков рассказывал мне, что как-то, придя на летную станцию, директор и Мосалов попросили собрать летный состав и директор обратился к летчикам со следующими словами:

- Нехорошо получается, товарищи, фриц нахально летает, свободно бомбит завод, а мы его отпускаем с миром.

- Да еще шумовые эффекты устраиваем,- в тон директору подал реплику кто-то из летчиков, имея в виду стрельбу наших общественных зенитчиков.

- Вот-вот, именно шумовые эффекты,- поддержал невеселую шутку Мосалов,- а то и фейерверк ему преподносим.- Он вспомнил случай, когда дежурный по старту, имея в руках ракетный пистолет, выпустил из него красную ракету по пролетавшему над ним немецкому самолету.

- И это в то время, когда на нашем аэродроме стоят десятки боевых самолетов, а около них - отличные летчики, способные расправиться с этим нахалом,- продолжал директор. - Наркомат приказал мне поставить на боевое дежурство несколько машин Ил-2, вооружить их боекомплектами и держать в состоянии посюянной готовности к вылету.

Директор переждал несколько минут, пока улеглось одобрительное возбуждение собравшихся.

- Вот только летчиков для этих дежурных самолетов нам не дают. Специальных летчиков для несения боевого дежурства,- уточнил он.- Говорят, пусть дежурят по очереди ваши заводские летчики, ясно? Прошу обсудить тут это дело между собой, подумать, как его лучше организовать, и меры надо принимать немедленно.

В результате два звена самолетов Ил-2 были поставлены на круглосуточное дежурство на заводском аэродроме.

- У меня в летной книжке,- продолжает вспоминать Рыков,зафиксировано, что я по боевой тревоге сделал 18 боевых вылетов. Также вылетали по тревоге и другие летчики, чья очередь выпадала дежурить. Когда в городе объявлялась воздушная тревога, мы вылетали каждый в свой сектор и дежурили там в воздухе до отбоя тревоги. К сожалению, ни

одному из нас не довелось встретиться с налетчиками.

Безусловно, эти бомбардировки завода отразились на работе коллектива. Кроме потерь времени на перерывах в работе по тревогам была, естественно, и скованность от напряжения ожидания, от неизвестности. Это незамедлило отразиться на итоговой цифре выпуска штурмовиков.

Правда, в августе - сентябре завод заканчивал доводку и облет большой партии самолетов Ер-2, ранее изготовленных нами. В связи с этим на завод прибыла группа специалистов из Летно-испытательного института ВВС для участия в окончании испытаний и сдачи этих машин. В частности, была поставлена задача о срочной разработке и выпуске инструкции по эксплуатации этого самолета и инструкции летчику.

В конце сентября, когда рукописи этих инструкций были готовы, я получил указание выехать в Москву для срочного издания этих пособий в Военном издательстве.

Сурово, совершенно необычно выглядела военная Москва сентября 41-го. Маскировочные сети и окраска на Малом и Большом театрах, мешки с песком в витринах магазинов, безлюдье...

Поселился я в гостинице Метрополь, а работал в редакции Воениздата, размещавшейся в одном из домов на Красной площади.

Тревоги и ожесточенная стрельба зениток сопровождали чуть ли не каждую ночь. Иногда мы, немногочисленные жильцы гостиницы, дежурили на ее крыше, ждали "зажигалок"...

Глава третья. На новом месте

В гостинице, куда я забежал по пути из редакции в Наркомат, меня ожидала телеграмма: "Немедленно выезжайте завод". Подпись директора. Дата сегодняшняя - 8 октября 1941 года.

Что случилось, почему такая спешка? В Наркомате из отрывочных и уклончивых ответов нескольких сотрудников стало ясно - эвакуация. Это нерусское слово уже прочно вошло в военный обиход, но что оно означало на практике?

К тому же эвакуация представлялась мне необходимой из прифронтовой полосы. Но неужели положение и нашего завода так плохо, что надо срочно уезжать? Эта мысль не давала мне покоя весь остаток дня, пока я заканчивал свои дела. "Воронеж,- думалось мне,- середина России, глубокий тыловой город и - эвакуация". Такое не укладывалось в моей голове.

Наш завод - арсенал армии, где все было нацелено на выполнение директивы Государственного Комитета Обороны о непрерывном наращивании выпуска самолетов, так необходимых фронту, и прекращение изготовления этого оружия, хотя бы на

время?.. Понять это в те часы, имея в качестве информации только телеграмму-вызов, было невозможно.

...Не знаю, что подействовало на коменданта Павелецкого вокзала - то ли телеграмма, то ли мой расстроенный вид, а может быть, он имел какие-то указания, только записку в кассу он мне выдал без расспросов. Поезд "Воронежская стрела", как мы его называли, отошел, помнится, в свое время, но где-то недалеко от Москвы первый раз застрял надолго. В купе вагона я оказался в одиночестве и вскоре спал крепким сном сильно уставшего человека.

Видимо, выбившись из графика, наш поезд подолгу стоял на каждой станции, пропуская различные эшелоны. В Воронеж мы прибыли только десятого числа, и к середине дня я наконец добрался до дома.

В центре большой комнаты нашей квартиры стояли два заколоченных плоских ящика из-под приборов и чемодан. На чемодане записка: "Я на погрузке, вещи упакованы. Галя".

Побежал на завод. Комната, где размещалась моя бригада, была пуста. Обрывки бумаг, открытые шкафы и столы говорили о том, что все необходимое уже вынесено. В кабинете начальника СКО сидел Анатолий Соболев и просматривал какие-то списки.

- А, вот и ты, очень кстати,- приветствовал он меня.- Твоя Галя тут нам житья просто не давала расспросами о тебе. Иди на погрузочную площадку, там все наши.

- Постой, Анатолий, ты хоть коротко расскажи, что тут у вас происходит, я ведь ничего не знаю, только что с поезда.

- Что делается? Объявлена эвакуация завода куда-то на Восток. Куда именно, неизвестно. Наш конструкторский отдел и отдел технологов отправляют первым эшелоном. Вот ты с семьей едешь в 25-м вагоне,- посмотрел он по списку.- Твой посадочный талон у Назаренко. Учти, что с собой разрешено брать только одежду, посуду, продукты на дорогу. Никакой мебели и других громоздких вещей, так как вагоны в остром дефиците.

- Когда отправляемся?

- Точно неизвестно, может быть, сегодня вечером. Погрузка чертежей и нашего отдельского имущества уже закончена. Сейчас идет подготовка к погрузке семей. Ступай на площадку, там Николай Петрович, доложишь ему, что прибыл, и получишь указания, что делать.

Первый эшелон, с которым нам предстояло эвакуироваться, состоял из большого количества товарных вагонов. Для семей сотрудников выделили двухосные вагоны, которые тут же на путях своими силами переоборудовались под теплушки. В каждом вагоне устраивались нары и устанавливалась чугунная печка,

труба от которой выпускалась через крышу.

Поздно вечером 10 октября произвели погрузку отъезжающих семей и первый эшелон покинул территорию завода. Ночь мы простояли на запасных путях рядом с заводским забором, а на рассвете 11 октября тронулись в путь, в неизвестные нам дали,

В дороге мне рассказали, что в первых числах октября из Наркомата было передано указание об эвакуации завода на Восток. Руководство, прежде чем объявить коллективу это указание, насколько позволяло время и обстановка, провело некоторую подготовку.

Затем директор собрал у себя специальное совещание по эвакуации, последнее в Воронеже совещание руководителей всех подразделений совместно с секретарями партийных организаций.

Несмотря на то что в приемной директора и прилегающем коридоре собралось много народа, было необычно тихо. Не слышались привычные для подобных случаев шутки и смех. Люди стояли молча, были сумрачны, понимая, что их собирают по какому-то чрезвычайно важному делу.

В назначенное время Галина Михайловна, секретарь директора, пригласила всех в кабинет, сплошь заставленный стульями.

Директор сидел на своем месте и о чем-то тихо разговаривал с Мосаловым, Вострового и Белянским, склонившимися к нему со своих мест. Кроме них за столом сидели заместители директора, а также представители райкома партии и райисполкома.

Вошедшие быстро расселись, и в наступившей тишине директор, глядя в слегка дрожащую у него в руках бумагу, каким-то "не своим" голосом сообщил, что получен приказ об эвакуации завода на Восток. По рядам собравшихся после слов директора прокатилась волна приглушенных возгласов. Он положил на стол бумагу и, словно освободясь от давящей на него тяжести, уже в обычной своей манере, неторопливо, отрывочными, резкими фразами рассказал о том, что руководством и партийным комитетом завода разработан план эвакуации предприятия. Этот план должен стать программой жизни всего заводского коллектива на ближайшее время.

Основная идея плана состояла в том, чтобы, осуществляя перебазирование завода на новую площадку где-то на Востоке, одновременно продолжать выпуск Ил-2 в Воронеже.

Предусматривалось, что перебазирование цехов и отделов должно осуществляться последовательно, с учетом места, занимаемого подразделением в технологическом процессе. Первыми уезжают конструкторы и технологи с чертежами и другой технической документацией. Вместе с ними едет часть

сотрудников отделов главного механика, энергетика, плановый отдел, бухгалтерия. Все сотрудники едут с семьями. Следом за ними отправляются цехи подготовки производства. Эти подразделения на новом месте должны проводить подготовку к развертыванию основного производства.

Но вывозка подразделений завода, не прекращая работы в Воронеже, еще не гарантировала бесперебойный выпуск самолетов. Цикл постройки Ил-2 достаточно велик и, если на новом месте его выполнять с начальной стадии, то изготовленные там самолеты взлетели бы не скоро. Поэтому почти одновременно с конструкторами и технологами в дальний путь должны были ехать ящики с деталями, узлами, агрегатами, изготовленными в Воронеже. Эта была часть задела цехов завода, продолжавших круглосуточно выдавать продукцию.

Коллективы цехов основного производства делились на две части. Одни оставались в Воронеже и до определенного времени продолжали выпуск самолетов. Другие - уезжали на новую площадку, где им предстояло начать освоение новой территории и налаживать выпуск тех же самолетов, сначала из воронежских деталей и агрегатов, а затем и самостоятельно. По мере выполнения установленной программы заготовительные и агрегатные цехи будут сниматься с воронежской площадки и перебазироваться на новую. Цех главной сборки и летно-испытательная станция едут из Воронежа позднее всех, после выпуска последнего самолета.

Теперь, когда три прошедших десятилетия очистили описываемые события от шелухи "мелочей", план перебазирования нашего завода предстает во всем своем величии. Сейчас и сам план и его исполнение вполне понятны в своей четкой осмысленности и абсолютной необходимости.

В те времена, честно говоря, такого ощущения не было у многих из нас. И тем большая заслуга партийной организации и руководства завода, на мой взгляд, заключается в том, что они не допустили в коллективе паники, хаоса, неорганизованности.

Мы часто и справедливо вспоминаем истину, что в любом деле главное это люди. При эвакуации завода эта истина не только сохранила, но и усилила свое действие.

Нелегко демонтировать несметное количество станков и машин, перевезти их на новое место и пустить в ход.

Не просто без потерь и своевременно осуществить транспортировку многих тонн деталей, агрегатов, оборудования и материалов.

Но снять с насиженных мест, обжитых, родных мест тысячи семей работников завода, направить их в неизвестные дали и там

устроить - дело куда более сложное.

То, что работающие на заводе должны уехать со своими цехами и отделами, т. е. продолжать работать, было бесспорно, естественно и не вызывало разнотолков. Но семьи...

На заводе работало много жителей окрестных деревень, среди них значительное количество женщин. Их отъезд с заводом в дальние края сразу стал под сомнение. Что предпринять?

- Обком выдал мне,- вспоминает Н. И. Мосалов,- официальный мандат, по которому я являлся представителем Советской власти, имеющим право мобилизации людей на завод, как в армию. Разъезжая с этим мандатом из деревни в деревню, я вручал нашим рабочим повестки об их мобилизации с указанием дня и часа явки на завод для отправки на новое место работы. Конечно, приходилось много разговаривать, убеждать, но все это относилось только к мужчинам. А как быть с женщинами? Они ведь не подлежали мобилизации. Здесь только уговоры, но результаты их были весьма скромные, так как у каждой было свое хозяйство, дом, семья. Словом, пришлось нам много поработать с людьми.

- Особенно трудно мне пришлось,- продолжает вспоминать Мосалов,- когда директор откомандировал Белянского и Шашенкова на новое место, а затем и сам туда уехал. Остался я и за главного администратора и за парторга. Л. Н. Ефремов круглосуточно работал на демонтаже и погрузке оборудования. А заместители секретаря парткома товарищи Трусенко и Пестов обеспечивали эвакуацию людей.

Никто, кроме узкого круга людей, не знал, куда перебазируется завод. Одно было ясно - куда-то на Восток, может быть, в Сибирь или на Урал. Построены ли там заводские корпуса? Где будут жить люди - ведь надвигается зима, а там она, наверное, пожестче, чем в Воронеже? Десятки подобных вопросов оставались пока без ответа - война...

И здесь мне хочется еще раз подчеркнуть, что именно в создавшейся сложной ситуации проявилось то чувство сплоченности заводского коллектива, которое годами воспитывалось всем укладом нашей жизни. Колебания прошли. Вероятно, этому способствовало и то обстоятельство, что основная масса кадровых работников завода жила рядом, в заводских домах. Перебазирование стало делом не только работавших на заводе, но и их семей, делом всего поселка.

Все делалось с расчетом на то, чтобы на новом месте в кратчайшие сроки можно было развернуть производство. "Как бы чего не забыть" - эта мысль, пожалуй, была наиболее распространенной в ту пору.

Эшелоны грузились круглосуточно, также работали и люди. Работали, не считаясь со временем, со своей специальностью, должностями. Делали то, что нужно было сейчас.

Так эвакуация для нашего коллектива оказалась работой. Тяжелой, подчас изнуряющей работой, первый цикл которой был предельно ясен - аккуратно все разобрать, погрузить в эшелоны и отправить.

Вряд ли имеет смысл подробно описывать наш быт в вагонах-теплушках. Он был таким же, как и у многих сотен тысяч советских людей, поднятых войной с насиженных мест. Забитые составами станции. Томительные остановки эшелона в пути. Толчея около вагонной "буржуйки", которая должна была всех накормить. Холодные ночи и первый снег где-то под Пензой. А над всем этим - сознание гнетущей неизвестности...

В первые дни эвакуации на новое место, для подготовки встречи наших эшелонов, с завода выехала группа специалистов во главе с главным инженером Н. Д. Востровым. В группу входили: главный технолог В. И. Демин, начальник отдела капитального строительства А. В. Севастьянов и его помощник В. И. Пухов, а также специалисты других служб.

- Мне было приказано,- рассказывал автору Н. Д. Востров,- вылететь на место нового базирования завода с группой инженеров. Цель поездки постараться подготовить все необходимое для приемки эшелонов с людьми и оборудованием. Погрузились в самолет Ли-2, который взял курс на Восток и в течение долгих часов вез нас по этому курсу. Наконец, посадка в поле недалеко от огромной стройки, над которой мы только что пролетали. Это и был наш новый завод. Корпуса многих цехов только возводятся. Крыши над главным корпусом еще нет. Глубокая осень, идет мокрый снег. Раскисшая глина, непролазная грязь. И с первой минуты - заботы, заботы, некогда передохнуть...

Утром 19 октября наш первый эшелон остановился на какой-то очередной станции или разъезде с небольшой будочкой, заменявшей вокзал. От свежевыпавшего снега, небольшим слоем прикрывавшего все вокруг, от проглядывавшего временами солнца было необычно светло и даже тепло. Сразу же после остановки эшелона люди высыпали из вагонов и разбежались по своим делам. За время пути мы уже поняли, что если наш состав на станции устанавливался на запасной путь, как в данном случае, то стоять он будет долго. Вскоре стало известно, что если пролезть под стоящими рядом двумя составами, то окажешься на станционном базарчике. Там есть хлебный ларек, где по карточкам можно получить хлеб, хоть за все дни нашего путешествия. Помнится, это был свежий, теплый хлеб из

пшеничной муки простого помола, удивительно ароматный и вкусный. Конечно, выстроилась очередь и запасы ларька быстро опустошили.

Там же, на базарчике, несколько женщин продавали свежее сливочное масло собственного изготовления. Масло в виде шариков, весом по полфунта, лежало на капустных листах. Оно было быстро раскуплено, так же как молоко и другая снедь, имевшаяся здесь в небольшом количестве.

А эшелон все стоял, и никто не знал, когда он тронется дальше. Наше начальство куда-то исчезло. Мимо проносились составы - и на запад и на восток, а мы стояли.

Недалеко от станции начиналась площадка какого-то огромного строительства, обнесенного изгородью из колючей проволоки. Размеры строительства были столь велики, что определить его границы от нашего эшелона было невозможно - они не просматривались.

Прошло не менее двух часов с момента остановки эшелона. Мы уже успели запастись топливом для вагонных печек. Был приготовлен и съеден завтрак, а положение не менялось.

Наконец появился начальник нашего эшелона И. Т. Измалков и Н. Д. Востров. Собрали старших по вагонам и объявили, что мы... приехали.

- Сейчас вагоны с заводским имуществом отцепят от эшелона и подадут на заводскую площадку,- пояснил Измалков,- а что и как вам всем делать, расскажет Николай Дмитриевич.-Он вновь убежал, а мы окружили Вострова и засыпали его вопросами:

- Николай Дмитриевич, отсюда видно, что строители только стены корпусов выкладывают, значит завод еще не построен? Или там, в глубине площадки, уже что-то готово? Где мы жить будем, Николай Дмитриевич?..

- Ну, друзья, вы много от меня хотите сразу,- отмахиваясь руками, отвечал Востров.- Да, вы правы, строительство завода в самом разгаре. Но должен вам сказать, что завод будет великолепным. Лучше нашего воронежского. Планировка хорошая, корпуса большие, но, повторяю, строительство еще далеко не закончено.

- Так мы-то здесь чем будем заниматься: корпуса строить, кирпичи таскать или самолеты делать? - Вопрос прозвучал явно вызывающе. Все притихли.

- А все будем делать, что потребуется. Вот сейчас,- повысил голос Востров,- прежде всего необходимо разгрузить имущество из вагонов. Видите, их уже отцепили и потащили на заводские пути. Всем мужчинам взять посадочные талоны, сегодня они будут служить пропусками на завод, и следовать за мной.

Остальным ждать нашего возвращения.

Быстро образовалась колонна и двинулась в первый поход на наш будущий завод. Спешили. Каждому нетерпелось поскорее посмотреть, что же это за место, куда так долго ехали и где теперь придется работать...

Оказалось, что недалеко от стоянки нашего эшелона железнодорожное полотно пересечено шоссейной дорогой. Влево это шоссе скрывалось за домиками небольшой деревушки, а справа оно пролегало через охраняемые ворота в колючей ограде и прямой лентой уходило в глубь стройплощадки. Шоссе асфальтировано, но на него транспортом и ногами нанесен толстый слой глины. Перемешанная со снегом, эта земля образовала на шоссе не просто слой грязи, а дополнительное второе покрытие, как оказалось, весьма труднопроходимое. Ступив на это шоссе, наша, до того бодро шагавшая по шпалам группа через несколько минут стала напоминать большую стаю мух, дружно усевшихся на лист свежей липучки. Это шоссе со всеми его разветвлениями меж заводских корпусов запомнилось нам надолго...

Как ни тяжело было двигаться по липкому шоссе, но минут через тридцать мы добрались до разгрузочной эстакады, куда уже были поданы первые вагоны нашего эшелона.

Для начала нам дали довольно простую задачу - выгрузить из вагонов наше имущество. В основном это были ящики с чертежами и деталями, а также сейфы, столы, шкафы и другая мебель конструкторского и технологического отделов. Вскоре длинную эстакаду покрыли горы вещей, порожние вагоны были отодвинуты, а им на смену поданы груженые. И здесь обнаружилась наша неопытность в разгрузочных делах. Мы умудрились так забить эстакаду беспорядочно расставленными грузами из первых вагонов, что разгружать последующие было уже некуда. Пришлось срочно делать из бревен и досок, лежавших рядом, помосты-спуски и по ним опускать грузы с эстакады на землю. Отряд наш разбился на две группы. Одна продолжала разгружать вагоны. Вторая занялась перетаскиванием имущества в бытовки соседнего с эстакадой корпуса, строительство которых было почти закончено, даже в окна вставлены стёкла.

Со столами и другими некрупными грузами было просто - взяли два человека и понесли до места. Но когда дело дошло до тяжестей, непосильных двоим, стало хуже. Требовались какие-то транспортные средства, но их не было. Лева Соколов первым обратил внимание на брошенные строителями деревянные салазки. - Братцы, транспорт есть, давайте ко мне! Попробовали

погрузить на эти салазки ящики с чертежами и потащить их по грязи получилось. Хотя для движения потребовались немалые усилия. Это уже было хорошо, но салазки-то одни, а грузов много. Тут же появились импровизированные варианты салазок, сколоченные из досок - волокуши.

- Предлагаю использовать менее древнее и более великое изобретение человечества,- с этими словами Анатолий Соболев сбросил с плеча пару обрезков соснового кругляка.

Появились ваги-рычаги, с помощью которых поднимались углы тяжелых ящиков, сейфов и под них подкладывались бревна или обрезки водопроводных труб. Постепенно действия и приемы большинства конструкторов и технологов, работавших на разгрузке, выполнявших непривычную работу, становились все более координированными. А после того, как из походной кухни нам было выдано по миске густого кулеша с мясными консервами и по нескольку ломтей хлеба, работа еще более заспорилась, хотя начался снегопад. Еще до наступления полной темноты все грузы, прибывшие с первым эшелоном, были выгружены из вагонов и развезены по разным углам большого корпуса нового завода. И это оказалось очень кстати, так как вечером повалил густой снег, завьюжило.

Правда, только что упомянутый корпус, за исключением его бытовок, представлял кирпичную коробку с внутренними стенами, но без крыши, и снег туда падал свободно. Но на его площади можно было найти уголки под перекрытиями, где было относительно сухо. Вот по таким местам и была сложена первая партия цехового имущества - ящики с деталями и узлами самолета, а также мелкая цеховая оснастка. Можно было уходить "домой", но тут обнаружилась еще одна особенность нашего нового бытия. Нам предложили организовать охрану привезенного имущества. От кого охранять? Ведь территория завода закрытая, вход по пропускам. Охранять от некоторых "любопытных" строителей, сказали нам. И пояснили: огромная стройка в разгаре, на ней работают тысячи строителей. В их числе трудились и лица, для которых стройка была местом исправительно-трудовых работ. С учетом этого обстоятельства не лишне было принять некоторые профилактические меры...

Еще одна ночь проведена в вагонах, а на утро команда: одиночки выгружайтесь, селитесь в бараках около завода. Семейные поедут дальше, отвезут семьи по ближайшим деревням и возвратятся на завод.

Поезд тронулся. До станции назначения оказалось километров пятьдесят белой до горизонта ровной заснеженной степи. Вот тебе и близкие деревни!

Станция порядочная, с вокзалом. Привокзальная площадь и значительная часть улицы станционного поселка заставлены санями. Лошади не выпряжены. Видно, ожидают нас. По-военному прозвучала команда:

- Выгружа-айся!

А кто куда, с кем, в какие деревни поедет - предстояло решить самим: договориться с приехавшими за нами колхозниками. Точнее - колхозницами.

Женщины из нашего вагона быстро нашли общий язык с группой крестьянок из недальней деревни. Погрузили мы свой нехитрый скарб на розвальни и снова в путь. Конечно, больше всех были довольны ребята. Многие из них, в том числе и наш сынишка, впервые ехали на лошади, да еще и в "заправдышних" санях-розвальнях по сверкающему белизной насту. Веселая перекличка, детский смех, словно бы и нет никакой войны, а мы просто едем в гости... Но скорбные лица женщин-крестьянок, их однотипные рассказы - "наш там", "от нашего не слыхать" - ежеминутно напоминали о жестокой действительности.

Следующий день ушел на устройство быта, заготовку топлива. Маленькая деревенька, в крайней избе которой разместилась наша семья, стояла на высоком бугре, километрах в трех от железной дороги. С противоположной от станции стороны этот бугор полого спускался к небольшой речке, густо поросшей кустарником и редкими старыми деревьями. Здесь шла заготовка топлива.

Просторная комната нашей избы. Большая русская печь, стол с двумя лавками, сходившимися в красном углу под образами да деревянная кровать вот и вся обстановка. У хозяйки, средних лет женщины, которую я на станции принял за старушку, оказалось двое детей, сверстников нашего сына. Муж на фронте, вот уже третий месяц кончается как уехал, а письмо только одно и было. Да и то с пути...

Остаток дня затратили на сооружение спального места для нашей семьи. Это я пытался сделать из одной лавки и наших двух ящиков. Хозяйка, наблюдавшая за моей работой, вдруг решительно заявила: "Брось ты эту городьбу, вот вам моя кровать, а мы будем спать на печке. Там даже теплее...".

А на третий день мы снова шагали по знакомому шоссе к своему месту работы - разгрузочной эстакаде, куда уже прибыл следующий эшелон из Воронежа.

Поселили нас, теперь тоже одиночек, в бараке, который назывался перевалочным. В нем недавно жили строители. Нары в два этажа, в окнах решетки, стекла кое-где выбиты, темно, грязно. Порядок наводить бесполезно, да и невмоготу. Улеглись на нарах

в пальто, обуви - не раздеваясь. Усталые, голодные пытались заснуть, забыться до утра. Натянули на руки рукавицы и перчатки, замотали шеи шарфами и полотенцами, постарались закрыть лица и так, упаковав себя до предела, забылись тяжелым сном.

На следующий день нас перевели в другой барак, почище, снабдили матрацами, одеялами. Быт постепенно налаживался.

Из сказанного видно, что наше положение на новом месте начало немного проясняться. Но, как оказалось, о нем весьма смутное представление имелось у руководства завода, оставшегося в Воронеже.

- В конце октября, после отправки первых эшелонов с основным оборудованием и людьми,- рассказывал впоследствии мне А. Белянский,вызывает нас с Шашенковым к себе директор. Сказав, что с новой площадкой очень плохая связь, не ясно, как там развертываются дела, он заявил нам, что, наверное, мы оба там сейчас нужнее, чем тут, и предложил нам побыстрее собраться и вылететь на новое место. Повез нас летчик Рыков на самолете Ли-2.

- Помнится, выдали мне целый чемодан денег, около миллиона рублей,продолжает Белянский.- Многие работники завода уехали с эшелонами, не успев получить подъемных денег, многим уже полагалась очередная зарплата, а завод еще обеспечивался Воронежским банком, вот эти деньги и поручили мне доставить в кассу завода на новом месте. Рыков ранее летал по этому маршруту, поэтому благополучно доставил нас и посадил самолет на поле будущего аэродрома завода, хотя было довольно темно.

- Можно было бы рассказать тебе,- улыбается Белянский,- о моих приключениях с миллионным чемоданом, как он потерялся и заставил меня порядочно переволноваться. Но это оказалось недоразумением, и все обошлось благополучно.

На следующее по прибытии утро собрались мы на заводской площадке. Ранее прошедший здесь обильный снегопад сменился оттепелью, все растаяло, образовалась непролазная грязь... Незаконченные строительством корпуса цехов, которые я вчера в темноте не успел разглядеть. Наше оборудование, лежащее в грязи в разных местах заводского двора, больше всего в районе разгрузочной эстакады. Примитивная транспортировка вручную на катках... Все это резало свежий глаз,- говорит Александр Александрович.- А, главное, что меня поразило, это сравнительно небольшое количество людей, работавших на перетаскивании станков и другого оборудования.

- Где же, спрашиваю, люди, ведь их уже порядочно должно

сюда прибыть?

- Многие повезли семьи по деревням, устраивают их там...

Это меня еще больше поразило. В то время, когда у нас каждая пара рук на счету, когда важнее всего выигранные не только дни, но и часы, наш завод рассыпан по двору и недостроенным корпусам - наши люди разъезжают по деревням!.. При этом ведь потерей времени на перевозку семьи в деревню дело не ограничивается. Вернулся человек из этой поездки, приступил к работе, приходит после полуторасменной работы домой, а дома-то и нет. Кто и как устроит его быт, если семья далеко и не она о нем, а он о ней должен заботиться. Какой он работник в такой обстановке...

Обо всем этом с жаром говорилось на первой летучке, которую я собрал в то пасмурное утро в недостроенном корпусе агрегатных цехов,- продолжает рассказывать Белянский.- Ну, а станки почему так робко расставляете,спрашиваю.

- Потому, что нет еще общей планировки от проектировщиков, да и Востров заболел...

- Почему же сами не сделали планировку? Нам здесь жить и работать, мы здесь хозяева, с нас спрос, значит нужно быть хозяевами во всем. Давайте все цеховые планировки и наброски сюда! И тут же на одной из стен этого корпуса мелом начали рисовать эскиз генеральной планировки завода. Проработали несколько часов, но зато всем руководителям стало ясно, кто где располагается, кто где хозяин, кто его сосед, куда каждому тащить свое имущество. Посадили специалистов, чтобы они перенесли эту планировку на бумагу, оформили и направили на утверждение. А самим - действовать!

Но легко сказать - действовать. Для этого прежде всего нужны люди, наши работники, а они, видите ли, по деревням разъезжают. Едем и мы, но не в деревни, а к местным властям, как привыкли в Воронеже, в обком.

- Даже теперь,- взволнованно продолжает рассказ Александр Александрович,- когда знание ряда обстоятельств позволяет переосмыслить многое происшедшее в те жестокие годы, я не могу спокойно вспоминать о глубоком разочаровании, которое постигло меня при этом обращении к местным властям. Местных ресурсов для помощи нам не оказалось. Пришлось писать срочную докладную записку в ЦК Г. М. Маленкову с изложением наших предложений по размещению работников завода в городских домах и по ускорению строительства завода. Возможно, что наша докладная была не первая, но очень скоро городские власти получили указание о немедленном расселении заводчан в городских домах.

А эшелоны из Воронежа прибывали регулярно. С каждым составом, привозившим оборудование цехов, материалы и детали самолетов, приезжали и работники завода с семьями. Они тут же включались в работу по разгрузке транспортов и размещению оборудования в новых корпусах.

Безусловно, прибывающих интересовало новое место, и они забрасывали нас вопросами. Нас же продолжала волновать обстановка в Воронеже, дела на заводе. Для нас по-прежнему родным домом оставался Воронежский завод.

Первая весточка оттуда, с родины, была трагична. Оказалось, что на второй день после нашего отъезда - 12 октября - произошел очередной налет немецкого самолета на завод. Крупная бомба попала в крыльевой цех, были жертвы... Но завод работает, "илы" взлетают с нашего аэродрома и уходят на фронт. Основная идея плана эвакуации завода - не прекращать выпуск самолетов при перебазировке - успешно реализуется, и это очень здорово!

Наша ответная информация прибывающим товарищам была не столь утешительна. Огромный корпус агрегатных цехов и такой же корпус главной сборки самолетов еще не имеют крыш. Правда, расположенные в три этажа вдоль этих корпусов бытовки почти готовы, в них разместились технические отделы, администрация и цеховые службы. В корпусах для заготовительных цехов не закончено возведение стен. Для кузницы, компрессорной, кислородного завода еще только закладываются фундаменты. Отсутствуют складские помещения. На аэродроме не закончено строительство летного поля, нет хранилищ для бензина и масла. В корпусах нет воды, отсутствует канализация, не закончена электропроводка... Нет жилья для работников завода и так далее...

Словом, мало чем мы могли порадовать товарищей на новом месте. А тут зима начала все более активизироваться. При этом оказалось, что для здешних мест характерным является ветерок, усиливающийся по мере того, как крепчает мороз.

Казалось, было от чего прийти в уныние, повесить нос. И что греха таить, некоторые из нас не выдержали натиска невзгод, захандрили. Были заболевания физические, большей частью желудочно-кишечные или простудные. Здесь дело было ясно - человек получал отпуск на несколько дней, ехал к семье в деревню, лечился, отдыхал и возвращался здоровым. Труднее было с теми, кого невзгоды надломили морально, кто потерял веру в свои силы. К счастью, таких среди нас было немного, буквально единицы и с помощью товарищей они постепенно преодолели свою духовную слабость, взяли себя в руки.

Итак, "конвейер" эшелонов, перевозивших оборудование и людей из Воронежа, действовал непрерывно. И для коллектива заводчан, собравшегося на новой площадке, главной задачей стала: привезенное оборудование принять, расставить по цехам в новых корпусах и оживить. Все начиналось с разгрузки.

Так же, как и в первый день, грузы катились по заводскому двору на обрезках труб и бревнышках. Правда, появился еще один вид транспортного средства, это металлический лист с привязанным к нему тросом или веревкой. Станок устанавливался на лист, несколько человек впрягалось в тросовую петлю, один-два помогали сзади - и станок ехал по подмерзшей, к тому времени покрытой снежком дороге.

Работа изматывала нас до изнеможения. Вечером к себе в барак мы возвращались вдрызг измотанные, грязные и голодные. Не было слышно обычных шуток и "розыгрышей". Даже неутомимый Лева Соколов и тот стремился забраться к себе на нары побыстрее.

Как-то в один из вечеров у нас в бараке произошел примерно следующий разговор:

- А что, Анатолий Николаевич, народ интересуется, сколько времени мы будем работать грузчиками? - нарочито громко спросил Лева, привлекая внимание соседей.

- И народ этот - я,- пробовал отшутиться Соболев.

- Ну и я тоже, конечно, ведь я же предцехкома, если ты не забыл. Давай все же посмотрим, что получается: вот прибыли мы сюда, разгрузили свой эшелон, растаскали привезенное добро по местам - это хорошо, порядок.

- Верно,- подтвердил Соболев.

- Теперь прибывает второй эшелон, разгружать его опять нам. Третий снова нам работа. А там и четвертый поспешает...

- Постой, Лев, погоди, хватит трех, четвертый еще будет только завтра,- пробовал остановить Соколова Анатолий.

- Нет, не хватит,- не успокаивался Лева.- Ты посмотри кругом, секретарь, три эшелона мы разгрузили, а одежда уже вся изорвалась. Ведь спецовки-то никакой нет. Зима началась, а у меня пальто кругом порвано. И у многих так. Это тебе раз.

Лева сел на нарах, свесив ноги и под одобрительные реплики соседей занялся скручиванием огромной козьей ножоки.

- Безусловно, без спецовки плохо, я тоже пальто порвал,- согласился Анатолий Николаевич.- Но завтра твердо обещали выдать нам рукавицы и брезентовые фартуки, будет меньше потерь на одежном фронте. Но ведь главное все-таки не в экипировке, а в том, чтобы быстрее пустить в ход производство, приступить к выполнению основного задания. Дать фронту "илы".

И черт с ним, с пальто и костюмом в придачу ради такого случая, верно ведь?

Дальнейшее обсуждение этого вопроса было прервано приходом в барак нашего начальника Н. П. Назаренко. Появление его в поздний час, наверное, было не случайным, и все обитатели "халупы" быстро сгрудились вокруг гостя.

- Вот что, братцы,- начал Николай Петрович,- новости следующие: власти приняли решение расселить нас с семьями в городе, что находится отсюда километрах в пятнадцати. Расселять будут по уплотнению в квартирах горожан. Сейчас работают комиссии горсовета с активом и нашими представителями ходят по домам и определяют фактическое положение с жильем и жильцами в каждом доме, в каждой квартире. Здесь много частных домов, очевидно, и нам придется пожить в этих домиках. Конечно, это не то, что воронежские квартиры, но лучше, чем ваше положение сейчас. По мере выявления квартир каждому будет сообщено, когда и куда он может перевозить семью. Тогда этот товарищ получит трехдневный отпуск и осуществит переезд. Из дальних деревень лучше собираться группами, удобнее организовать транспорт. Учтите, что на заводе машин нет для этих целей и просить бесполезно. Надо устраиваться самим.

- А когда начнется это "переселение народов", Николай Петрович?

- Думаю, что уже теперь, в ноябре, но процесс этот длительный и продлится не менее месяца. Скажу вам еще, что сегодня я ездил на строительство заводского поселка. Впечатление осталось хорошее. Домов заложено много, строителей работает масса. Несколько двухэтажных домов уже почти готовы, вполне приличные дома с квартирами из двух и трех комнат. Так что не волнуйтесь, работайте, все устроится. Еще заживем!

- Мы-то здесь как-нибудь обойдемся. А вот как дела на фронте? Ни газет, ни радио,- недовольно буркнул кто-то.

- Действительно, Николай Петрович, даже радиоточки не имеем. Да и газету купить негде. Отстаем от жизни. Расскажите, что там на фронтах делается.

- Этот вопрос я предусмотрел,- Назаренко извлек из внутреннего кармана пальто большую пачку газет,- вот, читайте.

Соболев принял сверток, быстро разобрал газеты по датам и, оставив себе одну, передал газеты в протянутые руки. Через несколько минут под тремя электролампочками, развешанными прямо на проводах под потолком барака, образовались группы людей с газетами в руках. Слышались возгласы одобрения или

досады от прочитанного. Конечно, основное внимание было приковано к сводкам Совжнформбюро.

- Слушай, Соболев,- раздался чей-то голос из дальнего угла барака, прерывая читающих.- Давайте все-таки закончим разговор, начатый Соколовым, но только в ином плане. Все мы работаем, вроде бы стараемся, а коллектива нашего не видно, не чувствуется. Мы предлагаем, чтобы ты организовал из нас одну бригаду СКО и командовал ею. Думаем, что и делу польза будет и нам.

Предложение приняли единодушно. Впредь на разгрузке работала единая монолитная бригада Соболева. Она была признана одной из лучших и отмечена в приказе Наркомата.

Справедливости ради следует сказать, что на разгрузке заводского оборудования работали не только мужчины, но и женщины. Например, отлично трудилась дружная бригада под командованием технолога ОГТ молодой, задорной Татьяны Сергеевны Кривченко. Эта бригада не только не отставала от многих мужских бригад, но и порой задавала им тон.

Следующим утром на разгрузочной площадке в сопровождении Белянского, Вострова и другого заводского начальства появился директор. Обошли весь участок. Вызвали бригадиров.

Импровизированное совещание директор начал с претензий:

- Товарищ Иванов, что же это за беспорядок у вас здесь творится - вот брошенный станок, его уже почти засыпало снегом, а тот кто-то на самой дороге оставил, разве это дело?

- Товарищ директор, там не мой участок. Моя бригада занимается разгрузкой оборудования, я отвечаю за порядок на эстакаде. А кто куда станок не довез, не знаю и знать не могу...

- Так, так... Николай Дмитриевич, Александр Александрович, все цехи имеют планировки, кто персонально этим занимается?

- Планировки всеми цехами получены. Заведует этим участком начальник бюро механизации Агальцев.

- Очень хорошо... Теперь скажите, как мы узнаем, куда нужно везти этот брошенный на дороге станок?

- Очень просто, это станок цеха No 8 - на нем написано. Теперь возьмем планировку цеха No 8, это корпус No 3, вот она. Станок имеет номер 34, находим его место в цехе. Оно вот здесь, во втором пролете от входа...

- Товарищ Чесноков, вы подготовили предложения, как мы вчера говорили?

- Да, подготовил.

- Докладывайте, пожалуйста.

Чесноков развернул свою папку и, придерживая бумаги,

начал:

- Здесь, на площадке, будут выдаваться рабочие наряды на доставку оборудования от эстакады по цехам. Оплата этой работы устанавливается в зависимости от вида груза, а также от расстояния до места доставки. За получение наряда расписывается ответственный, бригадир. За получение груза в цехе - начальник. После этого наряд может предъявляться к оплате.

Чесноков замолчал.

- Так кто же получает оплату по наряду,- задал вопрос Белянский,бригадир за всех?

- Нет, Александр Александрович, я забыл сказать, что в наряде должны быть записаны фамилии всех работавших на данной операции людей и проставлена сумма заработка каждого, вот здесь,- показал Чесноков.- При оплате наряда каждый будет расписываться за получение своих денег, а бригадир - своих.

- Всем понятна система? - Директор оглядел собравшихся.- Есть возражения? - И после небольшой паузы заключил: - Раз нет возражений, так и будем делать. Ответственным за выдачу нарядов будете вы, товарищ Чесноков. И прошу вас людей не обижать, пусть зарабатывают. Главное для завода сейчас, чтобы станки быстрее завертелись на своих местах. Время нам дороже всего, время. Действуйте!

Начальство ушло, а бригадиры окружили Чеснокова. Каждому хотелось побыстрее получить наряд, чтобы "станки быстрее завертелись"... Надо ли говорить, что после введения такой ответственности и хорошей оплаты, работы по разгрузке оборудования и расстановке его по цехам стали выполняться еще более интенсивно, чем в предыдущее время.

Приезжавший в те дни к нам на завод С. В. Ильюшин вспоминает: "...Останавливались составы, и тяжелейшее, сложнейшее оборудование словно ветром сдувало с платформ..."

И не случайно произошло так, что при эвакуации из Москвы ОКБ Ильюшина было направлено именно в тот город, в районе которого разместилась новая площадка нашего завода. Конструкторский коллектив, автор штурмовика Ил-2, должен находиться поблизости от ведущего завода, выпускающего эту машину, чтобы помогать заводу в трудное время.

Под ОКБ отвели небольшой двухэтажный особняк с зеркальными окнами бывший книжный магазин. Прежде чем начать перетаскивать в этот домик имущество с вокзала, где стояли товарные вагоны, конструкторам пришлось основательно потрудиться над уборкой помещения - скрести, мыть, утеплять окна. В большой комнате на втором этаже установили печку-

буржуйку, затопили ее обрывками бумаг, помещение стало прогреваться, повеяло жильем...

Совсем немного вещей захватили они с собой из Москвы, только чертежи, необходимые справочные материалы да несколько шкафов, столов и стульев. Но когда все это немудреное хозяйство затащили в свои новые "аппартаменты", то повернуться там стало почти невозможно. Началось освоение стен, но и их площадь имела предел...

В разгар этой "битвы" в конструкторском доме появился Сергей Владимирович Ильюшин. Он, как всегда, принял самое деятельное участие в общих хлопотах по устройству рабочих мест в новом помещении, напомнив при этом народную мудрость, что не место красит человека, а наоборот. Поздно вечером первого дня пребывания на новом месте конструкторы расстелили на полу комнат нового ОКБ матрацы и, не раздеваясь, вповалку улеглись спать. Сергей Владимирович был здесь же, спал рядом со всеми, укрывшись своей видавшей виды меховой кожанкой.

- В течение нескольких дней, пока конструкторов расселяли по уплотнению в городских домах, мы так и жили в своем ОКБ,- рассказывает автору Г. Л. Марков.- Но вот вскоре все были размещены. Одиночек сгруппировали. Так в небольшой комнатке одного из соседних домов поселились М. Овчинников, А. Македонский, Н. Максимов, В. Иванов, Г. Марков. Начались рабочие будни. Каждый имел задание. Некоторые трудились непосредственно в бюро - Сергей Владимирович торопил с проработкой различных вариантов конструкций. Но многие сотрудники направлялись на заводскую площадку и включались в работу по разгрузке и транспортировке заводского оборудования. Это была работа для всех. Здесь "аэродинамик" не отличался от "прочниста", а конструктор шасси от электрика. Впрочем, инженер-конструктор, если и отличался от слесаря, то только тем, что последний увереннее орудовал вагой при транспортировке станков от эстакады в цех.

- Конечно, не легко давалась нам непривычная работа грузчиков-такелажников,- вспоминает Михаил Гаврилович Овчинников.- Но из всех трудностей того времени мне наиболее всего запомнились тяжелые поездки в неотапливаемых дачных поездах из города на завод и обратно... Совершенно измотанные добирались мы до своих коек, порой думая, что уж завтра не будет сил выйти на работу. А наступал рассвет, и мы снова спешили на заводскую площадку, где с каждым днем становилось все более и более оживленно.

Да, с раннего утра каждого дня территория завода превращалась в огромный человеческий муравейник, где каждый

был предельно занят. Люди работали самоотверженно. Торопила и начавшаяся зима. Также всех нас подгоняло и страстное желание поскорее включиться в основную работу, желание побыстрее навести порядок на новом месте, покончить с ненавистным состоянием вынужденного простоя, сделать завод снова полнокровно действующим, выпускающим "илы".

Собравшийся на новой площадке в полном составе партийный комитет возглавил организацию всех работ по разгрузке эшелонов и расстановке оборудования.

Но во всей этой обстановке, на мой взгляд, главным стимулом, заставлявшим людей самоотверженно трудиться, было стремление походить на тех, кто был на фронте. Как бы ни было трудно нам здесь, в любой тяжелейшей ситуации помогала одна мысль: "А им там каково?" Она сразу уменьшала и как-то принижала значимость наших трудностей.

Эвакуация завода совпала с периодом ожесточенных сражений на подступах к Москве. Как ни скупы были сводки Совинформбюро, но и по ним, а также по рассказам встречавшихся нам людей с предприятий, эвакуированных из Москвы, мы могли составить себе хотя бы самое общее представление о серьезности и напряженности положения на фронтах перед столицей. Представление достаточное, чтобы понять: там решается, если не все, то очень и очень многое...

Более полная картина военной обстановки близ Москвы всем нам станет известной значительно позднее. Тогда мы не знали, что по плану "Тайфун" против столицы Советского Союза было сосредоточено огромное количество немецких войск, значительная часть всех фашистских танков, самолетов, орудий и пулеметов, действовавших на фронтах. Только много времени спустя после окончания войны миру станет известно чудовищное заявление маньяка Гитлера: "Там, где стоит сегодня Москва, будет создано огромное море, которое навсегда скроет от цивилизованного мира столицу русского народа".

Фронт работ на новой площадке непрерывно расширялся. Прибывшие из Воронежа и развезенные по цехам станки и другое оборудование необходимо было скорее пустить в дело. Для этого предстояло выполнить, как минимум, два условия: закрепить станки на фундаменте и подать к ним электроэнергию. Трудно сказать, какое из этих требований осуществить было сложнее. Уже говорилось, что капитальная электропроводка к заводским корпусам еще не была закончена. Значит, необходимо прокладывать временные линии. Определились бригады электриков. Их всюду можно было различить по моткам и катушкам электропроводов, которые они за собой перемещали.

Едва станок втаскивали в тот или иной корпус и ставили на место по планировке, как к нему направлялись электрики. И пока несколько работниц цеха снимали со станка упаковочную бумагу и обтирали консервационную смазку, монтеры подключали к нему временную электропроводку, "лапшой" свисавшую со стен и потолочных перекрытий.

А как же закрепление станка? Фундамент обязательно будет, ведь без него станок потеряет точность. Но земляной пол в цехе так промерз, что его нужно долбить пневмомолотками, которых еще слишком мало. Да и бетон фундамента, чтобы не замерз, необходимо прогревать. А как и чем?

Морозец между тем крепчал, станки покрылись инеем. Голой рукой за рукоятки не берись - прилипнет. Что же делать? Думаю, что никто из высокого начальства не давал команды разводить костры в цехах. Правилами противопожарной охраны это безусловно запрещено. Но они загорелись, эти костры. Вначале робкие, случайные, а затем "организованные", в железных бочках на листовом железе. Конечно, дымные, но вселявшие жизнь в промерзшие заводские корпуса, в заснеженные цехи.

Отогрелись руки у огня и вроде бы теплее стало в цехе, меньше обжигает металл станка, даже можно попробовать его запустить... Щелчок выключателя и загорелась лампочка освещения. Хорошо... Нажата кнопка "пуск" - ожил станок, завертелся патрон, пошел суппорт. Ура-а-а, работает! Радостью светятся лица. А как же, ведь это означает, что оживает завод, кончается период становления. Растет и крепнет вера в себя, в свой коллектив, в то, что мы все можем!

Но перевозкой и установкой по цехам массы станков далеко не исчерпывались трудности становления производства на новом месте. Прежние тяжести нам показались игрушечными по сравнению с вновь прибывшим кузнечно-прессовым оборудованием. И главным среди "мостодонтов" был огромный пресс "Бердсборо", развивавший усилие прессования, равное весу сотни груженых вагонов - пять тысяч тонн! За один рабочий ход этот гигант выдавал десятки различных деталей самолета и работал отлично. Но это было там, в Воронеже. А сейчас он лежал на разгрузочной эстакаде, разобранный на части, и свежий ветерок, посвистывая, засыпал его безжизненные детали холодным сыпучим снегом...

Собрались тогда на эстакаде заводские специалисты решить, как организовать транспортировку пресса в цех. Правда, самого цеха тогда еще не было, только фундаменты под прессы и молоты успели положить, стены начали выкладывать. Впрочем, последнее обстоятельство пошло на пользу - проще было затаскивать

громоздкое оборудование. Ведь вес отдельных деталей пресса-гиганта достигал семидесяти тонн. Соответственны были и размеры.

Пришел на эстакаду директор, выслушал соображения заместителя главного механика Б. М. Данилова, дал команду закрепить за бригадой такелажников второй гусеничный трактор, чтобы тащить детали пресса, а потом задал Данилову вопрос:

- За сколько времени, Борис Матвеевич, собираетесь смонтировать "Бердсборо"?

- Обсуждали мы этот вопрос, Матвей Борисович,- отвечает Данилов.- И вот что получается по нашим прикидкам. В Воронеже монтаж и наладка этого пресса в свое время заняли полгода при благоприятных условиях работы. Теперь, при нужде, думаем сделать вдвое быстрее, месяца за три, хотя опыта работы в мороз на открытом воздухе у нас нет.

Зашумели помощники Данилова, когда услышали такое заявление. Еще накануне у них было много споров по этому поводу.

Некоторые доказывали, что промерзшие детали пресса вообще нельзя монтировать, что потом, разогревшись, они могут разрушиться от внутренних напряжений. Ну, а чтобы зимой на открытом воздухе смонтировать пресс за три месяца? Да об этом и разговора быть не может!..

Долго молча слушал директор споры специалистов, не ввязывался в них, а когда те угомонились, сказал. Сказал тихо, как бы с трудом выжимая из себя слова:

- Я знаю, товарищи, что требую от вас невозможного, но пресс через месяц должен работать. Понимаете - должен!

Повернулся и ушел, прихрамывая, опираясь на свою палку. А механики стояли, глядя ему вслед, постепенно осваиваясь с мыслью: "Месяц, только один месяц..."

С того часа работы по перевозке и монтажу пресса производились круглосуточно, не прекращаясь ни на минуту. Бригаду монтажников возглавил лично главный механик завода Леонид Николаевич Ефремов, к тому времени приехавший из Воронежа.

Партийный комитет, придавая чрезвычайно важное значение этому участку, рассмотрел на своем заседании график работ по монтажу пресса. Приглашенные на заседание специалисты всех заводских служб помогли сократить некоторые сроки графика. Член парткома К. Ф. Александров был закреплен за столь важным объектом до окончания всех работ. Для коммунистов Ефремова и Александрова, по решению парткома, срочный монтаж пресса стал не только производственной задачей, но и ответственным

партийным поручением.

Александров, сам по профессии монтажник, начальник участка цеха главной сборки самолетов, от имени парткома осуществлял ежедневный строгий контроль хода выполнения работ по графику. Но он не только контролировал, а и помогал. Он сумел так организовать соревнование монтажников, что ежедневно на участке знали, как выполняется график, и видели своих лучших товарищей. Ежедневно выходивший боевой листок помогал монтажникам и такелажникам непрерывно поддерживать взятый ими невиданно высокий темп, сплачивал их, что было чрезвычайно важно в тех отчаянно трудных условиях.

На монтаже гигантского пресса зимой при сильных морозах и вьюгах особенно отчетливо проявилась организующая роль партийного звена в группе монтажников. Можно сказать, что это было настоящее сражение, в котором коммунисты и комсомольцы поднимали в атаки свои подразделения, были на самых трудных участках, показывали примеры героического труда. Конечно, заводская администрация делала все возможное для облегчения выполнения задачи. Оборудовали теплушку, где человек мог обогреться, организовали горячее питание на месте работ, подключили в помощь монтажникам необходимые силы смежных цехов, словом, все было поставлено на службу этой бригаде, на выполнение невиданно тяжелого задания.

И люди сделали чудо! Смонтировали и пустили пресс "Берд-сборо" за двадцать пять суток!

Не стояло дело и на других участках. Тем временем стапели сборочных цехов, аккуратно размеченные и разобранные в Воронеже, значительно скромнее, незаметнее, чем их собратья станки, проследовали из вагонов к отведенным им местам и... Вот их-то уже нельзя было собирать на "живую нитку", временно. Без заранее подготовленного фундамента здесь не обойтись. И вот снова загорелись костры, отогревая мерзлую землю полов в цехах. Появился автокомпрессор, теперь можно было долбить ямы под фундаменты. Правда, отбойные молотки часто останавливались, так как в них замерзала вода-конденсат. И здесь снова приходили на помощь костры.

Прибыл бетон. Чтобы он не замерз в фундаментных ямах, электрики предложили устроить прогрев бетона через арматуру с помощью сварочных трансформаторов. Попробовали - получилось. Тогда осмелели и стали применять этот способ шире. Далее - научились укладывать бетонные полы в цехах, прогревая их через металлическую сетку. Цехи на глазах стали обретать обжитой, рабочий вид.

С каждым днем менялась обстановка в агрегатно-сборочных

цехах. Стапели для сборки крыльев, фюзеляжа, оперения приобретали знакомые очертания. Верстаки и другое цеховое оборудование также занимали свои места. А как только передвижные компрессоры подали в сеть сжатый воздух, запели пневмодрели, деловито затрещали автоматные очереди пневмомолотков, возвещая о том, что цехи ожили. В них скоро вновь начнут рождаться "илы".

А где же агрегаты самолетов, которые мы привезли из Воронежа? Они на своем месте - в цехе главной сборки. Правда, значительная часть этого огромного цеха еще не имеет крыши. Но хорошо и то, что эта непокрытая часть ближе к выходным воротам. А в глубине цеха снег начисто выметен и уже выстроились в два ряда фюзеляжи партии штурмовиков, которым предстоит быть первыми самолетами, построенными на новом месте.

С каждым днем оживленнее становится главная сборка - приезжают ее хозяева из Воронежа, закончив там выпуск последних крылатых машин. Теперь ежедневно меняется и облик самолетов здесь, на главной сборке. Буквально на глазах преображается и сам цех: строители корпуса завершают свое дело. Снегопадам и метелям сюда уже ход заказан. Вот только с морозом пока еще сладу нет. Тем более, что он непрерывно набирает силы. В ноябре 41-го температура здесь доходила до минус тридцати и более градусов. Да еще вдобавок с ветерком. Поэтому костры, единственный пока источник тепла, проникли и сюда, в цех главной сборки. Конечно, они были всемерно "облагорожены" - ограждены железными стенками и назывались жаровнями, времянками или еще как-то. Но главное, около огня можно было согреться.

Не так уж долго, как мы думали, пришлось нам ждать того знаменательного дня, когда в цех наконец потребовали конструкторов не для перевозки каких-то грузов или оформления транспортного наряда, а для работы по специальности. При сборке самолета возникли какие-то вопросы, требующие ответов специалистов, появились неувязки, требующие компетентного решения. Без этого ОТК и военный приемщик не принимали ту или иную операцию. Действовал установленный порядок без каких-либо скидок на наши тяжелые условия. Законы строительства боевых самолетов оставались незыблемы: все должно быть сделано строго по чертежам и с отличным качеством. А если, скажем, нет электропровода указанной в чертеже марки, то разрешение на замену его другим электропроводом может дать только соответствующий специалист-конструктор. Причем не просто разрешить, а

оформить это разрешение установленным порядком. И это не проявление бюрократии или чья-то блажь. Ведь много тысяч различных деталей только тогда действительно образуют самолет, только тогда все системы и устройства самолета исправно заработают, когда каждая из этих деталей будет изготовлена строго по чертежу. Ну, а если все же случилось какое-то отступление от нормы, то только конструктору, досконально знающему роль этой детали, ее взаимодействие и взаимосвязи с другими деталями и элементами самолета, дано право решать, что делать в данном случае. Решать самому или привлекать других специалистов. Наши "илы" не должны подводить летчиков в бою.

В цехах вновь был введен военный распорядок рабочих суток - две удлиненные смены по десять-двенадцать часов. А на многих участках появилось дополнительное правило: работу не прекращать пока не выполнено задание. Отсюда вытекало требование к столовым и буфетам - обеспечить трехразовое питание каждой смены. Ведь подавляющее большинство работавших в то время не имели возможности позавтракать дома, потому что самого дома в привычном понимании этого слова у них просто не было. Да и снабжение продуктами по карточкам с каждым месяцем уменьшалось.

- Для партийного комитета и лично для меня,- рассказывал, автору Николай Иванович Мосалов,- все вопросы, связанные с комплектованием, размещением, обеспечением, питанием и устройством быта работников завода, стали главной заботой на новом месте. В этой связи вспоминается следующее, совершенно непредвиденное нами обстоятельство. На завод неожиданно заявилась большая трупа бывших наших работников - жителей тех самых деревень и поселков из-под Воронежа, по разным причинам не поехавших с нами. Прибыли с семьями. Двинулись они к нам всем миром, когда военная обстановка под Воронежем ухудшилась. Как разместить их?

Много трудностей рождает переселение человека на новое место. Еще больше их возникает при переселении семьи. И в гигантский комплекс проблем превращаются эти трудности, когда перемещаются коллективы, состоящие из многих тысяч семей.

При этом все возникающие проблемы должны решаться одновременно и безотлагательно: обеспечение жильем, питанием, медицинской помощью... Простые житейские дела - помыться в бане, постирать белье, постричься выросли в проблемы, потому что бани, прачечные, парикмахерские необходимо организовывать заново, с нуля.

У человека порвалась одежда, развалились ботинки - нужна ремонтная служба, ее также необходимо создавать заново.

Кто же все это должен делать, на чьи плечи взваливается организация всех этих служб? Ответ однозначный - на заводской коллектив, его партийную организацию и руководителей завода.

Потому что решение комплекса этих проблем необходимо для бесперебойной работы цехов, для выпуска штурмовиков. А городской район с упомянутыми бытовыми службами, такими привычными в нормальных условиях, только возникает вокруг завода...

Эти мои слова, несмотря на их справедливость, могут создать у читателя неверное впечатление, будто бы коллектив нашего завода оказался в каком-то необитаемом месте и со всеми трудностями боролся сам, один на один. Чтобы такого впечатления не создавалось, скажем, что в район эвакуации нашего завода было вывезено из разных мест несколько различных предприятий, и все они находились примерно в одинаковом с нами положении.

Удовлетворение нужд большого промышленного района, образовавшегося на новом месте, стало большой государственной задачей, требовало солидного и оперативного руководства.

"Мы создали там главк,- пишет в своих воспоминаниях бывший нарком авиационной промышленности А. И. Шахурин,- в обязанности которого входило обеспечение общих нужд всех этих заводов, увязка работы со строительством. Начальником этого главка назначили Д. Е. Кофмана, хорошего организатора, умелого хозяйственника, который и поныне работает директором одного из опытных авиационных заводов. Создание этого главка оправдало себя и помогло при восстановлении эвакуированных заводов и в дальнейшей работе в последующие годы войны".

- Это произошло в конце 1941 года, в самый разгар эвакуации заводов,рассказывает мне Д. Е. Кофман.- Сразу же определилось несколько основных направлений работы нового главка. Причем по одним направлениям, например по обеспечению и регулированию энергоснабжения предприятий, мы в основном действовали самостоятельно внутри нашего промышленного района. Наш главный энергетик П. И. Терис, находясь на только что пущенной в эксплуатацию и уже перегруженной местной ТЭЦ, командовал направлением потоков электроэнергии на то или иное предприятие с учетом остроты потребностей.

По другим направлениям, а их было большинство, установившейся и весьма эффективной формой работы было активное участие в подготовке, а затем реализации ежеквартальных решений Государственного Комитета Обороны по

обеспечению потребностей нашего промышленного района в продовольствии, медицинском обслуживании, жилье и другим нуждам.

Решения оперативно готовились в Центральном Комитете партии у Г. М. Маленкова. При непосредственном участии таких специалистов из аппарата ЦК, как А. В. Бердников, А. И. Тугеев и других, за 3 - 4 дня подготавливались согласованные с заинтересованными ведомствами решения ГКО на каждый очередной квартал. В этих документах четко формулировались не только задачи, но и пути их решения с конкретными исполнителями и сроками. Решения ГКО утверждал лично И. В. Сталин, после чего они немедленно вступали в действие.

Большую помощь в становлении и развитии предприятий нового промышленного района, в частности завода No 18, выпускавшего грозные "илы", постоянно оказывали нам обком партии и его секретари.

Находясь далеко от Москвы, мы в то же время никогда не чувствовали себя оторванными от нее, повседневно жили ее заботами и делами.

Торжественное заседание вечером 6 ноября 1941 года, парад войск 7 ноября, как это много значило для нас! Мы понимали: крепко стоит Москва! Но ей нужна помощь всей страны. И так нужны ей сейчас наши самолеты. Вот почему заводской коллектив торопится наверстать упущенное, перестать быть должником Родины.

Уже через месяц после прихода первого эшелона в цехе главной сборки на новой площадке были собраны первые штурмовики Ил-2. В бытовках этого цеха, да и в других подразделениях стали появляться "спальные" уголки. Люди перестали уходить из цехов после смены, оставаясь на заводе. На улице лютует зима, а в бараках общежитии уюта не много. Да и семьи у многих были в деревнях. Куда и зачем уходить с завода? Здесь, в бытовках, относительно тепло, в цеховом буфете покормят и работать можно без оглядки, пока задание не выполнишь...

О том, что 5 - 6 декабря началось контрнаступление наших войск под Москвой, мы узнали из сводки Совинформбюро только 13 декабря.

А вот о том, что на новой площадке построен и выпущен в воздух, в полет первый штурмовик Ил-2, весь заводской коллектив узнал в тот же день, 10 декабря 1941 года.

Заместитель начальника ЛИСа летчик-испытатель Евгений Никитович Ломакин, рассказывая мне об этом событии, вспоминает:

- Первый штурмовик, собранный на новой площадке, готовила к полету бригада бортмеханика Н. М. Смирницкого. После его доклада о готовности я сообщил директору завода и получил разрешение на полет. При этом директор сказал, что он сам сейчас приедет на аэродром. Взяв свой парашют со склада, разместившегося в недостроенном домике ЛИС, в сопровождении группы работников летной станции я вышел на улицу, направляясь на летное поле. Здесь мы встретились с директором, который подъехал к этому же домику и вышел из машины, так как из-за глубокого снега его "эмка" проехать дальше не смогла.

- Около самолета,- продолжает вспоминать Ломакин,- я, как обычно, выслушал доклад бортмеханика о готовности машины, осмотрел самолет, надел парашют и собрался влезать в кабину, как директор жестом показал мне, что хочет что-то сказать. Он подошел ко мне и негромко проговорил: "Если у вас все будет в порядке в полете, то пошумите над заводом, пролетите над корпусами. Надо подбодрить людей, показать, что их тяжелый труд и здесь уже дает плоды..."

Некоторым посчастливилось самим увидеть этот исторический полет, многие слышали "голосок" нашего детища. Все, находившиеся на заводской площадке, знали и горячо обсуждали это огромное событие в нашей жизни. Как же иначе назовешь его, ведь уже здесь, на недостроенной, необжитой площадке, которую чаще зовут строительством, нежели заводом, построен и летает наш самолет Ил-2! Его ждали с верой и долготерпением, как ожидают то, что обязательно должно случиться, но произойдет не скоро. Для многих работников завода, занятых, заваленных повседневными заботами на своих рабочих местах, этот полет прозвучал в буквальном смысле громоподобно.

Он, этот полет, был не только, да, наверное, и не столько техническим достижением заводского коллектива, а тем моральным фактором, который помог сделать очень важный психологический перелом в сознании многих работников завода.

Мы уже не вырванное с корнем из родной земли перекати-поле, гонимое ветрами войны неизвестно куда. Нет, мы уже вновь твердо стоим на родной земле, прижились и даем плоды!

Вот что для многих значил первый полет первого штурмовика, собранного на новом месте. Вот о чем пел его мотор в тот памятный морозный день...

А морозы тогда стояли действительно знатные. И не только морозы, но и ветры, и снегопады, и вьюги.

Примыкавшее к заводу поле, на котором началось строительство аэродрома, заносило сугробами снега, а расчищать

его нечем. Памятный полет первого Ил-2 готовили на площадке соседнего транспортного отряда. Там не было самолетов с моторами водяного охлаждения, и воду для нашего пришлось греть на костре в каких-то чанах...

Но это был один самолет. А когда их появилось много? В главной сборке военные представители один за другим принимают готовые машины. Но условий для их облета не было. Наркомат авиапромышленности дает указание: принятые военпредом самолеты отрабатывать на земле, а затем вновь разбирать, грузить на железнодорожные платформы и направлять в Москву. Организовать это нужно немедленно, штурмовики очень нужны на фронте!

Команда получена и принята к исполнению. Теперь судьба декабрьской программы завода определилась - самолеты уедут по железной дороге.

В это же время произошло и еще одно событие. По приглашению нашего союзника Англии туда была направлена делегация во главе с председателем ЦК профсоюзов Н. М. Шверником. В состав этой делегации вошел и представитель коллектива нашего завода Н. И. Мосалов.

Случилось это для всех неожиданно. Кого поставить во главе партийной оргайизации завода на время командировки Мосалова?

Остановились на кандидатуре П. М. Федоренко. Член партийного комитета, заместитель секретаря парткома завода Петр Максимович несколько лет подряд избирался председателем заводского комитета профсоюза. Он хорошо знал людей на заводе, а все мы знали его. Поэтому Петру Максимовичу не потребовалось много времени, чтобы полностью включиться в дела, возглавить работу заводской партийной организации.

Было бы несправедливо, рассказывая о периоде становления завода на новой площадке, не упомянуть о тех, кто, выполняя решение правительства, в исключительно короткие сроки развернул строительство нового промышленного района.

Беседуя со мной, вспоминая минувшее, один из бывших руководителей Управления специализированной строительной организации Особстрой, ныне генерал-лейтенант-инженер Всеволод Викторович Волков говорит:

- Оценивая масштабы этого строительства, объемы капиталовложений, концентрацию техники и рабочей силы, а также сжатые сроки, определенные правительственным решением, можно сказать, что даже по современным масштабам это была крупнейшая стройка страны, в которой принимали участие многие организации.

Для обеспечения заданных темпов работ нам было разрешено сооружать производственные корпуса с использованием металлических каркасов, что в практике довоенного строительства не допускалось. На стендах центрального завода Особстроя, оснащенного первоклассным по тому времени оборудованием, было развернуто изготовление металлических конструкций (колонн, ферм), выпуск которых достигал 4-х тысяч тонн в месяц.

Кроме возведения многих заводских корпусов, строительства аэродрома, жилого поселка, огромной системы различных коммуникаций, шоссейных дорог и других объектов, надо было создать мощную надежную энергобазу для обеспечения промышленного района электроэнергией и теплом. Широчайшим фронтом было развернуто и в короткие сроки завершено строительство районной ТЭЦ мощностью 150 тысяч киловатт.

Все это дало возможность к осени 1941 года обеспечить определенную готовность заводских корпусов к приему оборудования эвакуированных предприятий, в том числе - завода No 18 и развертыванию его производственной деятельности, описанной в настоящей книге.

Руководство этой грандиозной стройкой осуществлялось Управлением Особстроя, начальником которого был генерал Александр Павлович Лепилов опытнейший организатор, крупнейший инженер, человек высокой партийной принципиальности и большого обаяния. В числе его активных помощников, сделавших очень многое для решения сложных инженерных и организационных вопросов, были: главный инженер Особстроя В. В. Смирнов, заместитель главного инженера П. К. Георгиевский, начальники и главные инженеры строительных районов Н. Л. Колесников, Г. Н. Серебряный, В. Е. Любомирский, Ф. Г. Долгов, Ф. И. Егорейченко, Е. К. Грушко и многие другие.

"...Благодаря героическому труду коллектива Управления Особого строительства, за год с небольшим выросли в степи гигантские корпуса заводов, уже начавшие полнокровную жизнь..." - говорилось в докладной записке областного комитета ВКП(б), направленной в Политбюро Центрального Комитета партии.

Этот поистине самоотверженный труд строителей был дважды отмечен высокими правительственными наградами - орденами и медалями Советского Союза.

Глава четвертая. Нужны как воздух

Бегут, летят дни морозного, вьюжного декабря 1941 года. Уже пришел на новую площадку последний эшелон с оборудованием и

людьми. Перебазировка завода на новое место заняла два с половиной месяца. При этом, кроме чисто заводского, цехового оборудования, перевезены склады с материалами, кислородный и хлебный заводы, трамвайные вагоны и многое другое. Уже добрая половина станков, самых нужных, работала на новых местах с полной нагрузкой, и число их наращивалось каждодневно. На столе директора "жила" краткая, но очень выразительная сводка:

"Дата... Прибыло вагонов... Разгружено вагонов... Завезено в цехи станков... Установлено и залито фундаментов... Полностью работает станков...".

Уже поднялся в воздух первый построенный нашим заводом на новом месте штурмовик Ил-2.

В тот памятный день на оперативном совещании директор сообщил, что последний самолет Ил-2, собранный на старой площадке, в Воронеже, облетан и сдан воинской части в начале ноября 1941 года. Таким образом, новенькие "илы" с маркой нашего завода не поднимались в воздух из-за эвакуации в течение тридцати пяти дней.

Много это или мало - тридцать пять дней? Нам казалось, мы были уверены - очень мало, всего каких-то тридцать пять дней!

В условиях зимы перебазировать завод, на новом месте развернуть работы в недостроенных цехах, при остром кризисе жилья, перебоях с питанием людей, отсутствии элементарных бытовых служб и служб технических - и не поднимать в воздух свои самолеты только тридцать пять дней!

...Пережили мы радость первого крупного военного успеха контрнаступления наших войск под Москвой, перечитывали и берегли номер "Правды" от 13 декабря с заветными словами: "...Войска нашего Западного фронта, измотав противника в предшествующих боях, перешли в контрнаступление против его ударных фланговых группировок. В результате начатого наступления обе эти группировки разбиты и поспешно отходят, бросая технику, вооружение, и неся огромные потери".

Уже в цехе главной сборки число принятых военпредом самолетов перевалило за десяток.

Осуществлялся план расселения наших семей по уплотнению в домах и квартирах горожан. Подошла и моя очередь ехать за семьей в деревню. В домишке на окраине города нам на троих отвели комнатку площадью шесть квадратных метров. Вторую, несколько большую комнату, занимала хозяйка со взрослой дочерью. Выполнив первое ее требование - уплатить умопомрачительную сумму денег за машину дров, завезенных кем-то "по знакомству", и наколов небольшую поленницу этих дров, я направился за своими.

С двумя товарищами, такими же отцами семейств, мы с трудом нашли попутную машину, отправляющуюся в город за грузом. Пока наши хозяйки кормили шоферов, мы оборудовали и грузили машину. Самый старший из нас Борис Александрович Чернышев - оказался владельцем нескольких листов фанеры. Из нее и большой брезентовой накидки нам удалось соорудить нечто похожее на фургон. Туда погрузили наши нехитрые пожитки. Ребят, закутанных в одеяла и другие одежки - стоял сильный мороз - спрятали в глубь фургона. Простились с приютившими нас крестьянками, пожелали друг другу всего хорошего и поехали.

Уже со следующего дня "прелести" городской нашей жизни обнаружили себя полностью, и главная из них - поездки на завод и обратно. Утром наш рабочий поезд уходил в 6.15 и в 7.30 приходил на заводскую станцию. Но вечером... Влезая в унылые вагончики нашего "экспресса", никто из нас не мог сказать определенно, когда он тронется, где будет стоять и когда доберется до города. Одноколейный, с разъездами участок железной дороги был перегружен военными эшелонами, санитарными транспортами, поездами с эвакуированными, все они шли по зеленой улице. Расстояние каких-нибудь полтора десятка километров, а поездка нередко занимала у нас несколько часов...

Но все же неустроенность эта порой воспринималась как нечто временное, устранимое. Казалось, что в бурной, даже сумбурной жизни военного времени начинают просматриваться черты размеренности, напоминающие времена довоенные, как вдруг...

23 декабря 1941 года поздно вечером директор получил следующую правительственную телеграмму: "...Самолеты Ил-2 нужны нашей Красной Армии теперь как воздух, как хлеб, а Шенкман дает по одному Ил-2 в день... Этого дальше терпеть нельзя... Требую, чтобы выпускали побольше "илов"...

Сталин".

Вспоминая об этом чрезвычайном событии, начальник одного из отделов завода А. А. Бондаренко рассказывает:

- Телеграмма пришла на завод поздно вечером, часов в одиннадцать, и я тут же понес ее в кабинет директора. Шенкман еще не уезжал - сидел за столом и просматривал почту. Несколько раз молча прочитал телеграмму, затем очень глубоко вздохнул и сказал: "Да... положение критическое... Если Иосиф Виссарионович вынужден говорить таким тоном, значит машины нашего завода действительно нужны фронту как воздух, как хлеб". Он помолчал, прошелся по кабинету, еще раз прочел

телеграмму и добавил: "Рабочие поймут все как надо и сделают все от себя зависящее, не дадут заводу топтаться на месте, я в этом уверен". Шенкман быстро обернулся в мою сторону и уже громко произнес: "Мы вырвемся. Сталин нам поможет. А вот его слова "Ил-2 нужны Красной Армии как воздух, как хлеб" должны знать на заводе все, поняли? - все, чтобы они стали нашим девизом, чтобы их смысл дошел до сознания каждого работника!".

Дежурный по заводу тут же получил указание организовать к четырем часам утра сбор руководителей основных подразделений завода. Часть людей оказалась на местах, за отсутствующими послали автобус.

Впервые за время работы на новой площадке в кабинете директора собралось столько людей, да еще ночью. Все понимали, что для такого "аврала" есть веские причины, но слова телеграммы для подавляющего большинства явились полной неожиданностью.

В наступившей после чтения депеши тишине директор повторил слова, сказанные им при первом чтении телеграммы. Руководители всех подразделений получили указание собрать короткие митинги-совещания своих коллективов на стыке ночной и дневной смен. Довести до сведения всех работающих смысл телеграммы-требования и тут же самим наметить конкретные обязательства по росту выпуска самолетов, которые нужны "как воздух, как хлеб".

Сразу же после совещания у директора наш новый парторг Петр Максимович Федоренко собрал у себя в парткоме секретарей цеховых парторганизаций и тоже разъяснил им задачу. Руководители завода разошлись по основным подразделениям и приняли участие в цеховых собраниях-митингах.

Следует сказать, что в технических и планово-производственном отделах завода подготовка к разработке плана развертывания производства на новой площадке проводилась уже с ноября 1941 года. Телеграмма подхлестнула, обострила начатое.

Активное подключение цеховых коллективов, их конкретные обязательства по выпуску деталей, агрегатов, самолетов, которыми заканчивались цеховые собрания в тот памятный день, позволили руководству сформулировать также конкретный ответ заводского коллектива на жесткую претензию.

В конце 24 декабря с завода ушла телеграмма следующего содержания: "Москва. Кремль. Сталину.

Вашу справедливую оценку нашей плохой работы довели до всего коллектива. Во исполнение Вашего телеграфного указания

сообщаем, что завод достигнет в конце декабря ежедневного выпуска трех машин. С 5 января - по четыре машины. С 19 января - по шесть машин. С 26 января - по семь машин. Основной причиной отставания завода по развороту выпуска самолетов является размещение нас на недостроенной части завода. В настоящее время недостроены корпус агрегатных цехов, кузница, корпус заготовительно-штамповочных цехов, компрессорная. Отсутствует тепло, воздух, кислород и достаточное количество жилья для рабочих.

Просим Вашей помощи, по ускорению окончания строительства и ускорению налаживания снабжения завода готовыми изделиями, материалами. Просим также обязать соответствующие организации о мобилизации для нас недостающих рабочих и об улучшении питания рабочих.

Коллектив завода обязуется позорное отставание немедленно ликвидировать."

Огромные плакаты протянулись по корпусам, по цехам: "Ил-2 нужны Красной Армии как воздух, как хлеб". Эти слова понятны каждому. Они входили в сознание как неотразимое требование, обращенное к любому из нас, чем бы он ни занимался, какую бы работу ни выполнял.

"Нужны как хлеб" для всех нас давно перестало быть фразой, литературным оборотом. Необходимость, ценность и цену хлеба, простого, ржаного, хорошо выпеченного хлеба мы уже успели хорошо понять, усвоить и умом и желудком. И выражение потребностей фронта через очень понятное, через хлеб, не нуждалось в разъяснениях. Оно требовало активных действий. Когда просят хлеба, слова не нужны!

О существенных подробностях описываемого события автору рассказывает Петр Максимович Федоренко:

- Грозная предупреждающая телеграмма Верховного Главнокомандующего заставила не только руководящий состав, но и буквально каждого работника завода пересмотреть свое отношение к выполнению возложенных на него обязанностей. Каждый по-новому и очень остро почувствовал свою личную ответственность за судьбу Родины. Это обостренное чувство ответственности заставило нас по-иному относиться к трудностям - не прятаться за них, а находить в себе силы и способы преодоления помех и не прося помощи. Коллектив начал работать подлинно по-фронтовому, отрешившись от нормативов и методов работы мирного времени. Единственным нормативом - законом для всех - стало простое и понятное требование: не выполнив дневного задания, не имеешь права покидать рабочее место! Это заставило мастеров более четко определять дневные задания на

своих участках. Это же заставило администрацию и общественные организации создать активную и гибкую систему морального и материального стимулирования работы. Поощрения работников за трудовые достижения производились тут же, в конце смены, когда человек выполнял задание и выпускал высококачественную продукцию. Невелики были награды: талон на покупку какого-либо предмета одежды или обуви, а то и просто на дополнительное питание или дополнительную буханку хлеба. Но все это по тем временам ценилось весьма высоко.

Четко действовали цеховые и заводские витрины почета. Очень активно работала наша заводская многотиражка. Словом, все было нацелено на выполнение главной задачи - дать фронту больше боевых машин.

29 декабря 1941 года в тринадцать часов с заводской площадки отошел первый железнодорожный эшелон со штурмовиками Ил-2, изготовленными на новом месте. 29 (вот как совпало) самолетов вез этот эшелон - всю продукцию завода, выпущенную в декабре сорок первого. Курс - Москва.

В вагоне-теплушке этого эшелона разместилась заводская бригада сборщиков во главе с заместителем начальника отдела эксплуатации и ремонта Степаном Ефремовичем Малышевым и старшим инженером А. З. Хорошиным. Тут же ехали наши летчики-испытатели К. К. Рыков и С. Д. Королев, а также бортмеханики летно-испытательной станции, только что выполнившие наземную отработку тех самолетов, которые теперь везли в Москву.

Бортмеханик М. А. Корсунский сообщил автору следующие подробности, связанные с этим эшелоном:

- Так как никакой летно-испытательной станции на новой площадке еще не было, то недалеко от сборочного цеха расчистили от снега площадку - на нее и выкатили собранные самолеты. Морозы, помнится, стояли довольно крепкие, да и вьюги налетали... Но ребята работали споро. Все понимали, что эти машины являются первым взносом завода в счет выполнения им требований фронта, и не щадили себя. На каждой машине мы отрабатывали винтомоторную группу так, как делали это, когда готовили самолеты к полетам. Затем производили консервацию мотора и системы охлаждения, сдавали машину контрольному механику и военпреду и передавали на разборку. При погрузке на железнодорожную платформу винтомоторная установка на самолете разборке не подвергалась, поэтому наши усилия не пропадали даром... Коротки декабрьские дни, быстро темнеет, и значительную часть работ нам приходилось выполнять при свете прожекторов. Но хочу подчеркнуть,- говорит Корсунский,- что при

всей примитивности оборудования нашей испытательной площадки в отработке машин не допускались никакие отступления от установленных норм. Здесь и мы сами и наши контролеры были неумолимы. За день на морозе, на ветру намерзались крепко. Чтобы оберечь нас от простуд, руководство решило выдавать нам "фронтовую норму", в которую входило пятьдесят граммов спирта, кусочек сала и... две папиросы "Казбек". Талоны на этот доппаек вручал в конце рабочего дня лично начальник ЛИСа или его заместитель в обмен на... подписанное ОТК и военпредом заключение об окончании отработки самолета. Отработанный самолет поступал на участок старшего мастера ОЭР Петра Яковлевича Зюбанова, где его разбирали и грузили на железнодорожную платформу. Бригаде Зюбанова нередко приходилось работать по ночам, но тогда с этим никто не считался.

Выше я записал, что с эшелоном в Москву поехала вся продукция завода за декабрь сорок первого, а это неверно. Неверно потому, что в эшелон, отошедший 29 декабря, могли попасть машины, сданные военной приемке не позднее 27 декабря. Стало быть завод, его сборочный цех еще имели целых четверо суток на выполнение обязательств, взятых в ответе Верховному Главнокомандующему. За эти дни 1941 года построили и сдали заказчику еще партию штурмовиков.

В середине дня 31 декабря стало известно, что на завод приехали летчики с фронта и будет митинг.

Собрались на свободной площадке сборочного цеха. Туда был ограниченный вход по пропускам и там уже стояла не уличная температура, несколько огромных электрокалориферов непрерывно подавали в цех теплый воздух.

На митинге директор и парторг поздравили представителей коллективов всех подразделений с завершением эвакуации завода и выпуском первой партии машин на новом месте. Одновременно они еще раз напомнили всем требования фронта, разъяснили телеграмму Сталина не как требование единовременного рывка, а как необходимость постоянного, планомерного увеличения выпуска заводом самолетов Ил-2.

Затем выступали фронтовые летчики, рассказывали, как они воюют. Сообщили, что нашим "илам" немцы дали название "Черная смерть". Штурмовики сеют панику у противника где бы они ни появлялись. Большая живучесть и мощное вооружение штурмовика дают им, летчикам, возможность успешно атаковывать любые наземные войска противника и поражать вражескую технику.

Летчики благодарили заводской коллектив за высокое

качество наших самолетов, безотказно работающих на фронтах и просили выпускать как можно больше этих грозных машин.

Наши сборщики отрапортовали, что они выполнили свои декабрьские обязательства и взяли новые, повышенные на январь. С митинга расходились повеселевшие. Сознание своей необходимости бодрило каждого, поднимало настроение, вселяло гордость, было созвучно с наступающим праздником. Теперь каждому хотелось поскорее попасть домой и Новый год встретить с родными. У многих именно для этого торжества в карманах или сумках от противогазов находились гостинцы - порции колбасы, сахара или буханка хлеба, полученные в качестве поощрения за труд или по карточным талонам. Те, кто жил в бараках,- побежали к себе. Счастливчики из заводского поселка проводили нас до станции и тоже пошли по домам, где будут минут через двадцать. Нас, городских, на запасном пути ожидал знакомый "экспресс".

Запомнилась эта поездка в канун Нового, 1942 года. На этот раз нам особенно не повезло. Застряли мы часов в 10 вечера на одном из разъездов, примерно в середине пути. Разъезд этот расположен на высоком берегу реки, открытом всем ветрам. И как только наш поезд остановился, стало слышно сердитое шуршание вьюги по стенкам вагона. Старинные вагончики нашего поезда, чудом сохранившиеся до того времени, продувались степным ветром насквозь. Правда, последнее обстоятельство имело и положительную сторону: сквозняк хоть немного разрежал густую махорочную атмосферу вагона, который был переполнен пассажирами.

Несмотря на отсутствие освещения, темноты в вагоне не чувствовалось, не ощущалось. Видимо, и глаза привыкли, да и с улицы лунный свет, отражаясь от снежного наста, проникал в вагон через маленькие оконца.

Временами мимо нашего поезда проносились тяжелые составы. Больше - на запад, на войну. И хотя это уже стало привычным, но все же каждый раз стоящие у окон пытались разглядеть, что везут грохочущие составы и вслух комментировали: "Санитарный спешит... а на этом, видать, танки..."

Поначалу в вагоне было шумно, оживленно. Всех занимала новогодняя тема и то, что нам не повезло, застряли. Что, мол, поделаешь?..

Ближе к 11 часам некоторые, особенно нетерпеливые, стали высказываться за пеший поход в город по шпалам. По их расчетам еще можно было успеть к Новому году. Кажется, нескольким нашим соседям удалось пробраться к тамбуру и они ушли. В

вагоне стало заметно тише, только вьюга свистела за стенками. Недалеко от меня беседовали о былых встречах Нового года... Теплые, ярко освещенные квартиры, нарядные, смеющиеся люди, столы, на которых в изобилии блюда с заливными, вазочки со сливочным маслом и икрой, бутылки с хорошими винами...

А в 12 часов ночи - бой курантов Кремля и голос Михаила Ивановича Калинина, поздравляющего всех по радио с Новым годом... Неужели все это существовало? В темном, холодном, прокуренном вагоне эти воспоминания казались нереальными... И вдруг кто-то негромким приятным голосом запел популярную в то время песню "Синий платочек":

Письма твои получая,
Слышу я голос родной,
И между строчек
Синий платочек
Снова встает предо мной...

Песня волновала нас, рассказывала о близком и понятном каждому.

Тронулся наш поезд. Радостная надежда попасть домой хотя бы к Новому году по московскому времени, взбодрила людей, десятки голосов дружно поддержали запевалу, и песня зазвучала еще громче:

За них, родных,

Любимых, желанных таких,
Строчит пулеметчик
За синий платочек,
Что был на плечах дорогих.

Пока мы провожали 1941 год, наш первый эшелон со штурмовиками спешил в Москву. А. З. Хороший, руководитель бригады сборщиков, рассказывал мне, что из всех его многочисленных поездок, в том числе и выездов на фронты, эта экспедиция запомнилась ему наиболее детально.

- Прежде всего необычным было то, что наш эшелон двигался по "зеленой улице",- говорит Алексей Захарович.- На станциях нас ожидали и встречали расторопные бригады железнодорожников. Чрезвычайно быстро производили осмотр, смазку, смену паровоза. Мы едва успевали проверить крепления самолетов, как уже раздавался звонок и эшелон следовал дальше.

В Москве эшелон подали на железнодорожную ветку одного из подмосковных заводов, когда стрелки часов перешли за одиннадцать ночи тридцать первого декабря. Сам этот завод был эвакуирован. Нас подкатили к огромному ангару. Все промерзло. Темно. Никого, кроме охраны, нет. Через несколько минут наступит Новый, 1942 год. Будем встречать его в теплушке.

Рано утром первого января появилось заводское начальство, а с ними какой-то человек, одетый в летный комбинезон, унты и шапку-ушанку.

"Что-то рановато они своего летчика привели",- подумалось мне,вспоминает Хороший...- А летчик подошел к нашей группе, бодро со всеми поздоровался, поздравил с благополучным прибытием. Каково же было наше удивление, когда мы узнали, что этот летчик не больше не меньше, как заместитель наркома авиационной промышленности Петр Васильевич Дементьев.

Вот прозвучало несколько четких энергичных команд замнаркома, и работа закипела! Эшелон быстро закатили в ангар и там разгрузили. Мы приступили к сборке самолетов. В помощь нашим мастерам придали небольшую группу рабочих на подсобные операции и, несмотря на свирепый холод, самолеты один за другим стали обретать знакомые формы.

Уже на второй день заводской летчик-испытатель С. Д. Королев поднял в воздух первый наш штурмовик, собранный в Химках. После Королева место в кабине самолета занял летчик в военной форме. Короткое наставление, и он уже в воздухе. Полет по кругу, несколько эволюции, посадка. Самолет подруливает к стоянке, дозаправляется. Военный механик получает бортсумку, документацию, чехлы, укладывает все это в бомбоотсек. А через несколько минут самолет взлетает и берет курс на аэродром

формирования своего полка, который в те дни размещался на Центральном аэродроме, что на Ленинградском шоссе, против станции метро "Аэропорт".

Организацию передачи машин в воинские части взял на себя заместитель главнокомандующего ВВС Мясоедов. Приемку самолетов от наших авиаторов осуществляли несколько военных летчиков-штурмовиков, уже воевавших на "илах". Работы продвигались быстро, наши люди практически не выходили с завода. Основной помехой сборщикам были чрезвычайно сильные морозы января 42-го.

- Помнится, - рассказывает Хороший, - получили мы на свою команду брусок сливочного масла. Попробовали резать его пожом - не получается. Тогда кто-то принес пилу-ножовку, которой металл режут. Только ею и справились с маслом.

- На второй или на третий день января,- продолжает Алексей Захарович,в ангаре появился главнокомандующий авиацией П. Ф. Жигарев. Насколько мы могли понять, главком приезжал, чтобы ускорить сборку штурмовиков. Но, поговорив с Дементьевым, который не отлучался из ангара, посмотрев, как мы работаем, и в каких условиях, сказал, что надо бы перебраться в более подходящее место, и уехал.

Восемь суток заняла операция сборки, облета и сдачи воинской части двадцати девяти штурмовиков, прибывших с первым эшелоном. И это было выполнено не абы как, а с соблюдением всех правил сдачи-приемки военной продукции, с предъявлением жестких требований к качеству и безотказности работы каждого механизма. Так же, как и на заводе, после приемки ОТК, сборки предъявлялись военным представителям. Здесь отлично потрудились два военных представителя - Рябошапко и Рябков, принимавшие собранные машины на московском аэродроме. Нашему успеху сопутствовало и то обстоятельство, что винтомоторные установки были хорошо отработаны еще на родном заводе механиками ЛИСа.

Следующий эшелон Ил-2, изготовленный на новой площадке, прибыл в Москву в середине января. Приехала новая группа работников ЛИС во главе с ее начальником.

Местом сборки машин второй партии был определен уже другой московский эвакуированный завод. Здесь сборку "илов" организовали в помещении большого сборочного цеха. Правда, отопление этого цеха тоже не работало, но все же здесь было поуютнее, чем в предыдущем ангаре. Со вторым эшелоном прибыл еще один заводской летчик-испытатель - В. А. Камаровский. Образовался филиал летно-испытательной станции. Летчики поднимали в морозное московское небо только что

собранные штурмовики, придирчиво испытывали их, пикируя на засыпанные снегом молчаливые домики столичной окраины, или свечой взмывая в небо и оглашая окрестности мощным ревом своего мотора...

Три эшелона, около сотни самолетов, построенных заводом на новом месте, собрали наши бригады в Москве. Испытанные в воздухе "илы" тут же улетали на фронт.

В заводском архиве хранится приказ Народного Комиссара авиационной промышленности от 29 января 1942 года за No 20, согласно которому за отличные успехи по сборке штурмовиков были отмечены работники ОЭР С. Е. Малышев, А. З. Хороший и другие товарищи.

* * *

Но это было очень накладно - разбирать готовые самолеты, везти их на большое расстояние и снова собирать... Такая "процедура" годилась только в качестве временной, вынужденной меры. И как только аэродром завода на новом месте получил минимальное оборудование и возможности для летных испытаний самолетов, погрузка наших "илов" в эшелоны прекратилась.

Теперь уже голоса наших штурмовиков зарокотали над окрестностями новой заводской площадки, Было радостно сознавать, что колоссальный труд заводчан воплощается в реальность: с каждым днем предприятие набирает все большие темпы. Но шла война, и наши бытовые трудности все более осложнялись. Особенно плохо обстояло дело с питанием. В семьях на ужин зачастую стало нечего готовить. Карточная система того времени устойчиво обеспечивала нас только хлебом. А этого было уже явно недостаточно.

Здесь мне хочется рассказать об одной, врезавшейся в память, сценке того времени. В бригаде винтомоторных установок в обеденный перерыв группа сотрудников по какому-то случаю сетовала на недостатки отоваривания продуктовых карточек. Тема по тем временам была дежурная, каждый мог что-то покритиковать, но тут страсти разгорелись излишне и стало шумно.

Вдруг разноголосицу спорщиков перекрыл спокойный, немного глуховатый голос Анатолия Гармаша:

- Перестаньте, пожалуйста, шуметь! Не верно вы здесь говорите. Да к тому же еще и громко. Совсем плохо получается.

Наступила тишина. Гармаша, одного из ведущих конструкторов, человека рассудительного, справедливого знали по всему заводу.

- О чем вы сейчас толковали, на что сетовали? - задал вопрос

Гармаш и сам же ответил:- Сахару не дали, масло только растительное, крупа не та... Да, все это плохо, если смотреть на вещи однобоко.- Анатолий поднялся со своего места из-за стола, заваленного чертежами, прошел на середину комнаты и продолжал: - А приходило ли вам в голову, друзья мои, что фашисты уже захватили такой кусок нашей земли, который давал, наверное, большую часть продовольствия для страны? А там, где еще не захватили, то нарушили нормальное ведение хозяйства. Миллионы хлеборобов наших сейчас не только не растят хлеб, но и нуждаются в том, чтобы их самих кто-то накормил, пока они воюют с захватчиками. И вот в этой обстановке у нас с вами ни на секунду не возникает и тени подозрения о том, что завтра мы вдруг все можем остаться без хлеба. Вдумайтесь, какие же силы, резервы должна иметь Родина, чтобы в ужасных условиях сегодняшнего дня бесперебойно обеспечивать нас главным продуктом - хлебом!..

Здорово сказал Гармаш, спасибо ему. Но именно по указанным им причинам продуктовые карточки того времени оскудевали непрерывно и не могли уже обеспечивать даже самый ограниченный минимум в питании населения.

Очень скоро нам стало ясно, что наиболее надежным способом добывания продуктов питания для семей являются походы в окрестные села. Чем дальше от города, чем дальше от железной дороги расположены село или деревня, тем больший успех могла иметь "экспедиция". Также вскоре выяснилось, что в деревнях продукты охотнее меняют на вещи, нежели продают их на деньги.

Эвакуированные вскоре заполонили окрестные деревни. Человек из города с мешком стал самой популярной фигурой на селе.

Открытие "второго продуктового фронта", как мы тогда шутили, безусловно помогло нам перенести тяготы зимы 1941 - 42 годов, хотя и внесло массу дополнительных забот в нашу и без того хлопотную жизнь...

Вот прочел я этот отрывок своим домашним, а внучка (в седьмом классе) задает мне вопрос:

- Дедушка, а ты тоже ездил в деревню менять?

- Ездил, говорю, было такое...

- Ну и как ты это делал, расскажи, а то непонятно,- не унимается внучка.

- Как я делал? Да как все. Входишь в деревню, подходишь к крайней хате, стучишься. Выглянет кто в окно - кричишь, мол, менять что будете? Если подадут знак, чтобы заходить в хату, ну тогда заходишь и показываешь свое добро...

Вот раз менял я валенки твоего отца, ему тогда шесть лет было. Еще совсем приличные были валенки с галошами, а ему совсем малы стали. Достал я из своего мешка эти валенки, а их у меня с рук как ветром сдуло - ребятишки хозяйкины овладели и сразу мерить. Мальчик и девочка мигом валенки но одному надели и давай спорить, кому из них носить. Шум такой подняли... Помнится, два ведра картофеля получил я тогда за те валенки. Теперь понятно тебе, как меняли? Только учти, Галочка, что эти поездки с обменами никакого удовольствия не доставляли ни нам, ни колхозникам...

* * *

А зима в тот год крутовата была, матушка. Морозы нередко заходили за сорок.

Нелегко было нашим людям в таких условиях сохранять полную работоспособность техники. Мотор штурмовика имел жидкостное охлаждение. Летом, в теплое время года, в моторе в качестве охлаждающей жидкости отлично работала вода. В морозы с водой куда труднее. Конечно, ее можно подогреть. Но самолетов много. Сколько же потребуется устройств для подогрева воды, сколько на это нужно времени! Положение тяжелое, но выход из него помогли найти химики. Они разработали охлаждающую жидкость для моторов, которая не замерзает даже при больших морозах. Однажды залитая в систему охлаждения мотора эта смесь - так называемый антифриз - надежно будет служить круглый год.

А вот с маслом, циркулирующим в системе смазки мотора, дело обстояло хуже. В то время, когда мотор не работает, на стоянке при сильных морозах масло загустевает так, что провернуть коленчатый вал мотора и запустить двигатель невозможно. Вот если бы чем-то его подогреть или хотя бы не дать ему сильно охладиться до очередного полета... И эта задача, вставшая перед учеными и конструкторами, была решена!

Появилась специальная печка с названием каталитическая. Представляла она собой большую плоскую коробку, в которую заливалась горючая смесь. Благодаря оригинальному устройству набора фитилей и сеток в печке осуществлялось беспламенное сгорание горючей смеси. Огня не было, а от наружной сетчатой стенки печки исходил сильный жар.

Получили мы такую печку. Конструкторы бригады Соболева немедленно придумали, как ее просто подвешивать под маслорадиатором самолета и зачехлять, чтобы сохранять тепло. Провели мы испытания - результаты положительные. И немедленно разослали соответствующую техническую информацию в воинские части: в сильные морозы, сразу же после

остановки мотора, подвешивать под маслорадиатор разожженную в сторонке печку. Она поможет сохранить температуру масла в моторе вплоть до утра. А это как раз то, что нужно. Простое устройство решало важную проблему.

6 февраля 1942 года "Правда" напечатала следующую заметку:

"Беспламенный подогреватель для моторов. Казань, 5 февраля. Группа работников лаборатории катализа химико-физического института АН СССР разработала усовершенствованный прибор для беспламенного подогрева моторов..."

Поистине в нашей стране тогда воевали все. Каждый на своем месте.

Но как ни хороша была каталитическая печка, а ведь ее прежде всего необходимо было иметь в достаточном количестве.

Изготовить такую массу печек было не просто, требовалось специальное производство и время. Необходимо было продолжать поиски более экономичного решения "масляного" вопроса. И снова оно было очень быстро найдено, причем оказалось на удивление простым.

Если в авиационное моторное масло добавить 10 - 15 процентов авиационного бензина и хорошенько перемешать, то такое масло мало загустевает даже при сильных морозах, а это как раз то, что нам нужно!

Правда, такое масло ухудшит свои смазочные свойства. Но уже через несколько первых минут работы мотора, в систему которого накануне был долит бензин, следы горючего практически исчезают. По мере разогрева мотора бензин как более летучий компонент из смеси испаряется и в моторе остается чистое масло.

Опять Соболев со своими конструкторами срочно пристраивает к маслосистеме штурмовика простейшее устройство для дозированной заливки в нее бензина. Снова мы с Анатолием Николаевичем после серии экспериментов на ЛИС пишем и срочно рассылаем воинским частям наставление по этой операции. Она получила название "разжижение масла бензином" и здорово облегчила эксплуатацию штурмовиков зимой.

Но мороз в ту зиму "залез" не только в мотор нашего "ила". Неожиданно с некоторых участков фронта пришли сообщения о том, что объектом "нападения" мороза стало шасси нашего самолета. Замерзла смесь, которой были заполнены амортизаторы стоек шасси, и они перестали пружинить. Летать с таким шасси нельзя. Явление, получившее название кристаллизация смеси, наблюдалось не на всех самолетах Ил-2, а

только на машинах некоторых партий. Все специалисты наших лабораторий, институтов, ильюшинского ОКБ были мобилизованы на разгадку этого явления. Вскоре им удалось установить, что в спирто-глицериновой смеси, залитой в амортизаторы шасси, замерзает и кристаллизуется глицерин. Причина простая - он плохо перемешан с чистым, обезвоженным спиртом, что было характерно для продукта, поставленного союзниками. В смесь добавили немного воды, а бригадам заводского ОЭР пришлось в ряде воинских частей срочно перезаряжать амортизаторы шасси.

Кроме морозов, немало хлопот доставляли нам снегопады. Перестановка самолета с колес на лыжи в полевых условиях дело не такое уж простое.

Снятые с самолета колеса необходимо возить с собой, где-то хранить. К тому же лыжные шасси при кажущейся простоте обладают коварным свойством примерзать к снежному покрову на стоянке, затрудняя быстрый взлет самолета по тревоге. Наконец, для промышленности, озабоченной поисками путей увеличения выпуска самолетов, лыжный вариант шасси - это дополнительная и весьма значительная нагрузка.

Все названные причины говорили против установки лыж на самолете. Но для полетов на колесном шасси необходимо расчищать от снега взлетно-посадочные полосы.

А все-таки решили, нашлись такие люди.

Это был прежде всего генерал-лейтенант А. А. Новиков, в апреле 42-го года назначенный командующим ВВС. Им были отданы распоряжения командирам авиачастей, базировавшихся в Едрове и Крестцах, о переоборудовании самолетов с лыж на колеса и о расчистке аэродромов от снега. Так началось отмирание лыжного шасси.

Много было невзгод в эти голодные, холодные и очень трудные месяцы начала 1942 года. Но все же они воспринимались нами и остались в памяти временем подъема, бодрости, временем надежд и крепнущей веры в торжество нашего правого дела. Причин тому было немало. И главная из них - это повсеместное и длительное наступление наших войск на всех фронтах. Остановив натиск фашистских полчищ под Москвой, опрокинув их и отогнав на многие десятки километров, Красная Армия показала всему миру, что "непобедимых" фашистов можно бить. Причем очень успешно.

Какую бодрость и уверенность вселял в нас по утрам голос Левитана, читавшего по радио сводки об очередных поражениях захватчиков! Неповторимый голос нашего великолепного диктора в те дни звучал подобно набату.

23 февраля 1942 года был опубликован приказ Народного Комиссара Обороны ко Дню Красной Армии. Для каждого из нас этот документ стал программой действий:

"Теперь судьба войны будет решаться не таким превходящим моментом, как момент внезапности, а постоянно действующими факторами: прочность тыла, моральный дух армии, количество и качество дивизий, вооружение армии, организаторские способности начальствующего состава армии..."

В справедливости этих слов мы имели возможность убеждаться в течение всех последующих лет войны.

Второй причиной, вселявшей в нас бодрость духа, были дела заводские. Конечно, в то время точные данные о количестве штурмовиков Ил-2, выпущенных нашим предприятием за тот или иной день, неделю, месяц, знал только ограниченный круг работников завода. Это составляло государственную тайну. Но по тому, как уплотняются рабочие места, как растут штабеля деталей и агрегатов в промежуточных складах, и, наконец, как часто проносятся над крышами завода наши боевые красавцы,- все мы чувствовали, что их становится все больше и больше!

Давно мы перестали грузить самолеты на платформы. Самолеты облетываются на заводском аэродроме и отсюда их забирают летчики воинских частей, которые все чаще приезжают на завод.

Приезжают, как правило, новички, которым только предстоит по-настоящему осваивать Ил-2. Но, бывает, наведываются и ветераны, уже воевавшие на "илах". От них мы слышим похвальные, порой восторженные отзывы о "крылатых танках", благодарности в адрес коллектива и просьбы, неизменные просьбы давать этих замечательных машин как можно больше. Стоит ли говорить, что такие просьбы действовали на людей сильнее любых приказов.

Тем временем круг наших обязанностей расширялся. Хлопот с каждым днем все более и более прибавлялось. Дело в том, что при развертывающейся массовой боевой эксплуатации штурмовиков постройкой их и выпуском за ворота ответственность завода далеко уже не исчерпывалась.

Для успешного применения штурмовиков в боях летчики и технический состав должны были в совершенстве знать эту технику и грамотно ее эксплуатировать. Заводу здесь требовалось обеспечить полноценный инструктаж приезжавших летчиков и техников воинских частей. Точнее не инструктаж, а техническую учебу, в процессе которой армейцы знакомились с конструкцией самолета, его характеристиками, вооружением, особенностями его эксплуатации.

На заводе был организован и на протяжении всей войны активно действовал учебный центр. Десятки групп летного и технического состава воинских частей изучали здесь конструкцию и основы эксплуатации самолета. С большим упорством и любовью непрерывно пополнял экспонатами кабинеты центра его начальник А. Н. Беликов. Он же подбирал преподавателей, составлял расписание и программу занятий, словом, полностью руководил учебным процессом. Заводской центр занимался теоретической подготовкой летно-технического состава. Практика начиналась на летно-испытательной станции и продолжалась в запасных авиационных полках, расположенных неподалеку от нас. Во всех ЗАПах находились представители завода - бригады ОЭР во главе с опытными мастерами, хорошо знавшими Ил-2.

В дело скорейшего освоения материальной части самолетов их экипажами много труда вложил мастер ОЭР Е. А. Капустник. Военные техники и мотористы с благодарностью расставались с мастером В. И. Бабаниным, всегда с большой охотой передававшим им свои знания машины и особенностей ее эксплуатации.

Улетая с завода на новеньких "илах", армейцы увозили с собой и необходимую техническую литературу. ОКБ Ильюшина еще в начале войны выпустило подробное, хорошо иллюстрированное техническое описание самолета, содержащее ряд указаний по его эксплуатации. А инженер-майоры Магон и Лисицын составили "Инструкцию летчику по эксплуатации самолета Ил-2 с мотором АМ-38".

Но как бы хороши ни были эти пособия, они постепенно устаревали, требовали все новых дополнений и уточнений. И это было естественным процессом. Ведь конструкция самолета, его отдельные устройства, узлы и элементы от серии к серии совершенствовались, изменялись. Требовалось, чтобы какая-то служба завода непрерывно следила за соответствующими изменениями в конструкции и эксплуатации самолета и своевременно вносила бы соответствующие коррективы путем выпуска информационных бюллетеней и рассылки их воинским частям.

Далее, опыт боевого применения штурмовика вносил свои коррективы. Потребовалась своевременная, оперативная информация воинских частей и по этим вопросам. Так появились информационные бюллетени по вопросам эксплуатации Ил-2.

Наконец, завод должен был давать ответы на вопросы ремонта, восстановления самолетов Ил-2 в полевых условиях. Они составляли предмет специальных, ремонтных бюллетеней.

В начале 1942 года в ОЭР завода было организовано

техническое бюро, на которое и легла забота о составлении, выпуске и рассылке воинским частям технической информации по всем упомянутым вопросам. Практически дело оказалось сложнее, чем представлялось вначале. Потребовалось создать нечто вроде целой системы по обмену технической информацией между воинскими частями и заводом.

Процесс реализации этой системы требовал большой оперативности. Ведь от быстроты доставки во все воинские части тех или иных рекомендаций или указаний по эксплуатации штурмовика зависела эффективность их практического применения.

И здесь нельзя не отметить добрым словом работу замечательного коллектива маленькой заводской типографии, во главе которой стоял старый большевик Сергей Михайлович Петров. При ручном наборе и старенькой печатной машине выпуск каждого очередного информбюллетеня, а объем их в среднем составлял 15 - 20 страниц, редко занимал в заводской типографии больше двух - трех дней.

О масштабах наших технических связей с воинскими частями говорит следующая характеристика: за годы войны выпущено семьдесят пять наименований информбюллетеней общим тиражом свыше семидесяти тысяч экземпляров. Завод No 18 и в этом вопросе занимал ведущее место. Его опыт постановки упомянутой работы был в свое время освещен в "Бюллетене авиапромышленности".

Конечно, связь с воинскими частями не ограничивалась выпуском информбюллетеней. Завод осуществлял широкий, активный надзор за эксплуатацией наших самолетов. Для этого практически во всех крупных воинских соединениях, воевавших на "илах", находились бригады наших специалистов. Это была прямая связь с фронтом.

...В упорном труде на заводе, в повседневных тревогах о фрон-товых событиях, в хлопотах по организации быта и пропитания наших семей проходили первые месяцы 1942 года. Наступала долгожданная весна.

И чем ярче светило солнце, чем больше проталин появлялось на окрестных буграх, тем упорнее и настойчивее становилось обсуждение одной темы огороды.

Вокруг завода лежали огромные массивы земли. Вот мы, заводчане, и рвались к матушке-земле, понимая, что в создавшихся условиях она одна может нас прокормить.

7 апреля 1942 года Совет Народных Комиссаров и ЦК ВКП(б) вынесли постановление о выделении земель для подсобных хозяйств предприятий и под огороды рабочим и служащим. Наши

мечты и обсуждения получили реальную основу.

Массовое огородничество взял под свое шефство заводской комитет профсоюзов, во главе которого в то время стоял инженер Г. В. Кудрин. Много хлопот доставил завкому этот новый необычный участок заводских забот. И главная из них - инвентарь. Ведь не будешь же землю ковырять палкой, а в городских магазинах уже стали забывать, когда торговали лопатами и граблями. Значит, должен выручать родной завод. Понимая, что развитие огородничества - это укрепление тыла, руководство завода и к изготовлению огородного инвентаря подошло серьезно, придав ему промышленную форму. Без ущерба для основного производства тысячами штамповались лопаты, изготовлялись грабли и тяпки. Ко времени, когда земля поспела для обработки, мы были вооружены всем необходимым. Началась весенняя посевная.

"Крестьянствовали" мы в основном по выходным дням. Иногда урывками, после работы.

Конечно, главной культурой, которую всем хотелось посадить побольше, был картофель. Но где его взять? И выход был найден: для посадки запасались верхушками с глазками, срезанными с клубней. И посевную мы провели успешно. Ни один клочок земли на выделенных нам участках не остался невозделанным.

Конечно, нелегким был труд огородников, но и плоды он приносил немалые. Начавшись в 1942 году со скромной для нашего коллектива цифры около семисот тонн картофеля, за годы войны количество продуктов, снятых с огородных участков, возросло в полтора десятка раз. Иными словами, семьи огородников обеспечивали себя на зиму картофелем и полным набором продуктов земли, за исключением хлеба. Это обстоятельство было чрезвычайно важно. Оно разгружало людей от повседневных забот о пропитании, делало нашу жизнь на новом месте еще более стабильной. А это, в свою очередь, служило хорошей основой для увеличения нашей производительности, отдачи на рабочих местах.

Рассказывая о делах и достижениях заводского коллектива, необходимо остановиться на некоторых моментах его становления.

Как ни четко была проведена эвакуация нашего завода, но главная ее трудность - переселение людей - принесла и нам основные потери. На новом месте приступило к работе только немногим более половины прежнего состава работников завода. Правда, это был основной кадровый состав коллектива. Наши главные подразделения - технические отделы, основные цехи и службы почти не имели отсева в людях. Недосчитались мы

главным образом рабочих заготовительных цехов, клепальщиков, рабочих складов и других подсобных подразделений, где большинство составляли женщины, семьи которых жили в пригородах Воронежа или окрестных селах.

На новом месте в первое время некоторая часть рабочих мест у стапелей пустовала, часть станков, которые с таким трудом были введены в строй, простаивали.

Пока производство набирало темпы, потери в кадрах остро не ощущались. Нашим замечательным передовикам производства удавалось покрывать потребности программы, не допускать дефицита деталей. Вот где сказались традиции ударного труда! Еще в предвоенном 1940 году около трети состава рабочих завода закрепили за собой почетное звание стахановцев. Они систематически перевыполняли сменные задания. Накануне войны на заводе были стахановскими шестнадцать бригад и двенадцать участков.

Война внесла в это патриотическое движение новый смысл, который кратко выражался в трех формулах: "Не выполнив задания, не оставляй рабочего места", "Учись сам и готовь себе смену" и "Наши машины нужны, как воздух, как хлеб".

Стахановские коллективы теперь получили название фронтовых. Они составляли костяк, главную силу завода. Но недостаток рабочих рук по мере наращивания темпов производства с каждым днем все острее давал о себе знать.

Огромную роль в стабилизации кадрового состава завода сыграл Указ Президиума Верховного Совета СССР от 26 декабря 1941 года, по которому рабочие и служащие военных предприятий и смежных с ними производств объявлялись на период войны мобилизованными и закреплялись для постоянной работы на этих предприятиях.

Но нам необходимо было не столько закреплять, сколько пополнять ряды рабочих производственных подразделений, произвести набор значительного числа людей.

Откуда? Как это сделать? Каким образом привлечь людей к работе в нетопленых цехах недостроенного завода?

Конечно, мощным стимулом, привлекавшим к нам на завод, была рабочая карточка, по которой ежедневно выдавалось по восемьсот грамм, а для первой категории и по килограмму хлеба. Плюс трехразовое питание. А по тем голодным временам это само говорило за себя. Однако ресурсы местного работоспособного населения, не говоря уже о квалифицированных кадрах, были ограничены. И вот тут-то на помощь пришла мобилизация. И это было вполне естественным: ведь была война, шла жестокая битва за Родину, за свободу, за жизнь!

Основным резервом пополнения наших рядов стал соседний город. Там местные власти производили отбор кандидатур для работы на заводе и направляли их к нам. Что это были за люди?

Главным образом - женщины из числа неработавших или трудившихся в сфере обслуживания. Приходили учащиеся ремесленных училищ и просто подростки. Появлялись и мужчины, по состоянию здоровья не призванные в армию...

Это пестрое по своему составу пополнение имело одну общую черту никто из них никогда не работал на заводе, тем более самолетостроительном. Их - и взрослых и почти детей - предстояло обучить профессиям, в которых завод остро нуждался. И обучить немедленно.

Аудиториями у нас были те же самые задымленные холодные цехи, учебными местами - пустовавшие места у станков, стапелей, верстаков. А учителями-наставниками должны были стать наши кадровые рабочие и мастера, которые и без того трудились не отдыхая, зачастую по нескольку дней кряду не выходя из цехов.

Дирекция, партийный комитет, профком, комсомольцы постоянно направляли и контролировали эту работу во всех подразделениях. Наряду с выполнением плана в цехах контролировалась и работа по подготовке кадров. Кроме мер административных, в рабочей среде действовало и простое житейское соображение: будет у меня помощник - легче план выполним.

В столь скоротечной подготовке большого количества рабочих для цехов основного производства существенную роль сыграло одно важное обстоятельство: массовое изготовление штурмовика вызвало разделение технологического процесса на сравнительно мелкие операции, которые не требовали от исполнителей высокой квалификации и больших навыков. Люди быстро привыкали выполнять порученные им несложные задания и вскоре уже работали самостоятельно, выполняя и перевыполняя нормы.

Объективные архивные материалы завода свидетельствуют, что только за два месяца 1941 и первую половину 1942 годов было принято на завод, обучено и поставлено на самостоятельную работу несколько тысяч человек!

Это были новые станочники, клепальщики, слесари. Вот некоторые из них.

Молодая работница Ракова: "Совсем недавно я работала кассиром в кино, потом решила пойти на завод, где учусь на револьверщицу. С помощью мастера Романенко через десять дней уже начала работать самостоятельно и давать детали. Обязуюсь к годовщине Красной Армии выполнить задание не менее чем на

150 процентов".

Ученица клепальщица Виснова: "Когда я пришла на завод, меня направили в группу мастера Молозина. Работа меня очень заинтересовала, два дня я проработала подручной, а на третий день Молозин разрешил мне трудиться самостоятельно. Доверием горжусь, задание выполняю и надеюсь, что скоро буду перевыполнять".

Среди кадровых производственников и инструкторов были свои ударники. Так, мастер агрегатно-сборочного цеха Шевцов за первые восемь месяцев работы на новом месте обучил более 70 человек профессии клепальщика. Токарь цеха 21 Мещеряков обучил своей профессии более 40 человек. Начальник участка центропланного цеха Есин обучил профессии слесаря-сборщика более 60 человек. Токарь первого цеха Гридин дал заводу более двух десятков станочников. Механик цеха 37 Быков выпустил на самостоятельную работу более двадцати пяти человек. И так почти во всех цехах.

Укомплектованные кадрами фронтовые бригады показывали подлинные образцы героического труда. Но это был не единственный фактор роста производства.

На заводе еще до войны были внедрены и успешно действовали техпромфинплан и суточные план-графики работ.

Парторг ЦК Н. И. Мосалов рассказывал автору, как в свое время введение суточных графиков на заводе партийный комитет взял под свою опеку и как внедрил в новых условиях.

- Помнится, что, хорошо подготовив этот вопрос, мы обсудили его на специальном заседании парткома с приглашением всех заинтересованных специалистов. Споров было много,- говорит Николай Иванович,- но решение приняли - внедрять.

Понимая, что это новшество подобно молодому саженцу нуждается в особом уходе и заботе, мы - Федоренко, Скребов и я - ежедневно лично контролировали ход внедрения суточных графиков во всех цехах. Заводская газета под нашим наблюдением в каждом номере много внимания уделяла этому вопросу. Начальники цехов, мастера рассказывали о своем опыте, критиковали. Должен сказать, что многими тогда новшество было воспринято без энтузиазма... Повозились с "бумажной бюрократией", как некоторые называли это мероприятие, в свое время немало, но в конце концов переболели и в результате воспитали у всех руководителей единое, четкое понимание того, что называлось борьбой за план.

При эвакуации и совершенно необычных, сложнейших условиях работы на новом месте навыки строго плановой работы

довольно быстро восстановились, как непременное условие развертывания производства.

Эвакуация многих промышленных объектов с территории, занятой врагом, была общеизвестным фактом. Но ее последствия, судьбы уехавших со старых мест работников заводов для массы народа, для воинов на фронтах были не известны. На собственном примере я знал, что даже родственники подчас не знали новых адресов эвакуированных. Вот почему так важно было во всеуслышанье заявить, что тот или иной завод живет, действует во имя победы над заклятым врагом.

В этих условиях руководство завода, его партийная организация решают выступить со статьей в центральной прессе и заявить о делах заводских.

29 марта 1942 года в газете "Известия" такая статья появилась. В ней рассказывалось о трудностях эвакуации, о том, с чем читатель уже познакомился на предыдущих страницах книги. Но в ней также рассказывалось о главном, о том, что завод вновь стал полноценным действующим предприятием.

"Теперь наш коллектив,- говорилось в этой статье,- может твердо сказать: завод прочно стал на ноги. С 10 декабря, когда завод выпустил на новом месте первую машину, и до 1 апреля мы дадим столько машин, сколько не производили на старом месте за полгода..."

Сообщая целый ряд конкретных фактов и показателей замечательных трудовых свершений, статья далее информирует:

"Завод строится, продолжает расширяться. Все наши достижения мы никак не считаем пределом. Доводя мощности завода до уровня мощности на старой базе, весь коллектив подготовлял в то же время условия для нового развития производства. Несмотря на трудности, связанные с развертыванием работ на новом месте, мы добились того, что наша грозная боевая машина стала дешевле на 18 - 20 процентов.

Опыт первых месяцев нас многому научил. Мы на деле убедились, какие поистине неисчерпаемые источники роста производительности труда и творческой инициативы таятся в народе...".

И это было написано в марте 1942 года, то есть в невероятно тяжелое для нашей страны и для завода время. А каким оптимизмом дышит каждое слово статьи!

Мне хочется обратить внимание читателя на то обстоятельство, что это была не просто агитация "для поддержания духа". Это рапорт крупного заводского коллектива, отчет головного предприятия, возглавлявшего большую группу заводов, строивших грозные "илы". Рапорт фронту, Родине,

своему народу!

- Особая роль в деле формирования ударных фронтовых бригад принадлежала заводской комсомольской организации,- припоминает Петр Максимович Федоренко. Именно в заводском комитете комсомола, вожаками которого в то время были Сергей Румянцев и Вера Васильева, родилась идея создания молодежных фронтовых бригад в цехах завода. Первые такие бригады по нашему городу были образованы энтузиастами комсомольских починов. Молодежи на заводе было много, и она подхватила это патриотическое начинание, сделала его действительно массовым движением.

В марте 42-го года было 62 фронтовые бригады, а в апреле - уже 167, в декабре - 420 бригад были удостоены этого высокого звания. В 1943 году количество фронтовых бригад перевалило за полтысячи и продолжало расти дальше.

Первенство в соревновании держали молодые коммунисты токари Извеков и Гридин. Выработка их бригад стабильно составляла 500 - 600 процентов задания при отличном качестве продукции. Бригада Извекова, сменная выработка которой временами достигала 800 и даже 1000 процентов, носила звание лучшей фронтовой бригады авиационной промышленности. Она заслуженно удерживала за собой переходящее знамя Наркомата авиапромышленности и ЦК ВЛКСМ, которое по окончании войны было передано заводу на вечное хранение. Извеков, как лучший бригадир фронтовой бригады, был награжден орденом Ленина.

Бригада многостаночника Трухачева в составе четырех человек обслуживала 14 автоматов и постоянно вырабатывала 400 - 500 процентов нормы. Бригада клепальщика Солодова вырабатывала до восьмисот процентов нормы. Не отставали от передовиков клепальщики Шуры Чекрыгиной. Три-четыре нормы в день вырабатывали штамповщики Позднякова, литейщики Козлова и многие другие производственники.

Партийный комитет завода, цеховые парторганизации чутко относились ко всему передовому, что давало выигрыш во времени, в росте производства. Поэтому, едва только зародилась такая форма соревнования, как соревнование по профессиям, она тут же получила широкое развитие в коллективе. Сыграв существенную роль в деле подъема производства, соревнование по профессиям определило и чемпионов ударного труда. Двенадцать раз первое место среди токарей занимал Поволоцкий, вырабатывая 600 - 800 процентов задания. Протяжник Макаров занимал первое место восемь раз, выполняя норму на 750 875 процентов. Автоматчик Матвеев первенствовал девять раз при выработке около 600 процентов.

На передовиков равнялась вся масса рабочих. Быстро росла производительность труда. "Маховое колесо" процесса производства приобрело такие высокие "обороты", на заводе установился такой невиданно высокий ритм, который втянул буквально всех работающих, стал нормой жизни.

Но, развивая активность людей до высочайшего предела, партком и руководство завода проявляли заботу и о всех сторонах жизни коллектива. С большим трудом благоустраивался быт работников, налаживалось снабжение продуктами, обувью и одеждой, было открыто несколько столовых, организовано подсобное хозяйство и многое другое.

Организованный в начале 1942 года по правительственной директиве отдел рабочего снабжения нашего завода, возглавляемый заместителем директора В. И. Пуховым, в своей системе имел 3 подсобных хозяйства, 10 различных магазинов, хлебозавод, ряд бытовых предприятий.

ОРС полностью удовлетворял потребности заводских столовых и детских учреждений в необходимых продуктах.

Весной 1942 года среди работников завода участились случаи заболевания цингой. Сказалась голодная зима, отсутствие витаминов.

Масштабы заболеваний стремительно нарастали. Цинга становилась угрозой всем заводским делам.

Тогда заместитель директора М. П. Трегубов возглавил мероприятия по ликвидации возникшей угрозы. В частности, под его руководством в одной из среднеазиатских республик было закуплено большое количество семян лука "кабо". Этими семенами ранней весной засеяли значительные площади заводского подсобного хозяйства. И вскоре оттуда в заводские столовые потекла "луковая" река. Стала поступать спасительная витаминозная зелень. Цинга отступила.

Основной жилой фонд завода рос медленнее, чем этого хотелось, хотя в 43-м году построили 13 тысяч квадратных метров жилья, а в 44-м - 17, в условиях войны это было не мало. Но потребность в жилье ощущалась постоянно.

Приведу выписку из отчета нашего завкома профсоюза по итогам 1944 года.

"В этом году переселено из землянок и полуземлянок четыреста семей и 475 одиночек. В бараках полностью ликвидированы двухъярусные нары и заменены койками. Заводской поселок имеет 4 бани, прачечную, 6 парикмахерских. Работают 4 детских ясель, детские площадки. Летом был открыт загородный пионерский лагерь..."

Не впервой нашей стране было преодолевать военную

разруху. Не впервой нашей партии было организовывать работу коллективов в невероятно трудных условиях. И мы понимали: главным здесь было использовать все свои возможности, изыскивать их на месте.

Именно такой подход помог решить проблемы питания и жилья, таким же путем решалась проблема одежды, обуви и обеспечения другими бытовыми предметами работников завода. Например, была изобретена универсальная обувь - ноговицы. Это стеганые сапоги-чулки, на которые надевались клееные тонкие галоши - чуни. Зимой в такой обуви было довольно тепло. Осенью и весной в оттепель ноги были сухие. Это резко повышало нашу устойчивость к простудам, снижало заболеваемость. "Тираж" этой обуви, выпускавшейся мастерскими завода, исчислялся десятками тысяч пар.

Существовал определенный порядок выдачи работнику завода того или иного предмета личного пользования. При этом, безусловно, кроме нуждаемости человека, учитывались и его трудовые показатели. Таким образом, наряду с обеспечением прожиточного минимума упомянутые материальные факторы одновременно служили и стимулами для повышения трудовой отдачи.

В результате осуществления указанных мероприятий был обеспечен непрерывный рост производительности труда. Если производительность труда условно характеризовать выработкой на одного рабочего, то за период с 1941 по 1944 годы она выросла более чем вдвое.

Вторым путем увеличения выпуска "илов", наряду с повышением производительности труда, было сокращение трудоемкости производства, над чем неустанно трудились сотрудники технических отделов.

Здесь работы развернулись по нескольким направлениям. Конструкторы СКО находили такие решения отдельных узлов и элементов самолета, которые, не снижая надежности машины, были проще и дешевле в производстве. Так, например, ввели свариваемый из стальных труб задний подкос шасси вместо клепаного.

Технологи и конструкторы оснастки внедряли дополнительные приспособления, в результате чего сокращалось время выполнения многих операций, совершенствовали оснастку, применявшуюся на крупных узлах и агрегатах. Вершиной их поисков была организация поточных линий на отдельных производственных участках. Этому делу много внимания уделяли руководители завода и группа специалистов во главе с В. И. Марчуковым.

Главный технолог В. И. Демин и сотрудники руководимых им служб Д. Доброзраков, Н. Перебейносов, И. Солобутов вспоминают те годы, как время активного творческого труда, результаты которого проявлялись немедленно. Ведь шло массовое изготовление самолета-штурмовика, где каждое, даже небольшое усовершенствование технологического процесса сразу оборачивалось заметным выигрышем во времени, увеличением выпуска машин заводом.

В "Истории Великой Отечественной войны" отмечен такой факт: "Благодаря экономии только одного процента алюминия на заводе No 18 стало возможным каждый месяц выпускать дополнительно четыре штурмовика Ил-2..."

За этой скупой информацией - большая работа специалистов ряда подразделений и в том числе лабораторного отдела, которым руководил Онисим Михайлович Стародуб. На заводе по предложению инженера П. Смирнова создали новый сплав АЛЗАТ, компонентами которого являлись отходы, образующиеся при изготовлении деталей из дефицитных алюминиевых сплавов и материалов. Была отработана технология литья под давлением деталей из этого сплава и доказана полная пригодность таких деталей. Благодаря этому сократился расход первичного алюминия на каждый штурмовик при одновременном выигрыше в трудоемкости, так как отлитые под давлением детали почти не требовали последующей обработки. Около полутораста исследований в различных областях техники провел этот отдел за годы войны. И большинство его работ было внедрено в производство, ускорило выпуск "илов", улучшило их качество.

Мне, как работнику ОЭР, постоянно имевшему дело с воинскими частями, неоднократно приходилось слышать от летного и технического состава похвалы добротности "илов", построенных нашим заводом. И это закономерно, так как забота о качестве, о безотказности штурмовиков была одной из основных забот заводского коллектива.

Например, ярким проявлением этой заботы было принятие нашим заводом на себя устранения дефектов готовых покупных изделий. Стопроцентный входной контроль этих изделий у нас выявлял дефектные экземпляры, а в специальных мастерских тут же отбракованные изделия ремонтировались, доводились до полного работоспособного состояния. Таким образом, на сборку подавались только надежно работающие, проверенные изделия, что было существенно в обеспечении высокого качества штурмовиков. Разумеется, агрегаты самолета, изготовлявшиеся нашими цехами, при постоянном тройном контроле: изготовитель - ОТК - военпред, имели стабильно высокое качество.

За годы войны трудоемкость штурмовика была снижена вдвое, а цикл его изготовления по цеху главной сборки уменьшен в пять раз.

П. М. Федоренко, в начале 1944 года занявший пост начальника цеха главной сборки, вспоминает:

- Ежедневно рано утром законченные сборкой самолеты передавались на летно-испытательную станцию, а в цех поступала очередная партия фюзеляжей, крыльев, моторов, словом, всего, что образовывало штурмовик. Технологический процесс изготовления агрегатов самолета во всех цехах был так хорошо отработан, взаимозаменяемость агрегатов была настолько полной, что у нас, в цехе главной сборки, подгонки одного агрегата к другому, какие-либо доработки полностью исключались. Любое крыло могло занять свое место на любом фюзеляже, любой мотор точно устанавливался на свое место в бронекорпусе и т. д. Высококвалифицированные рабочие-сборщики, подлинные мастера своего дела под руководством таких опытнейших старших мастеров и начальников участков, как член парткома К. Ф. Александров, С. А. Гребенников, Б. С. Гельзин, Л. А. Соколов, Е. Г. Шелатонь и другие, не теряли ни минуты. Самолеты буквально на глазах обретали свои законченные формы и один за другим перекатывались на участок испытаний и обработки бортовых систем.

Вместе с заводским коллективом росла и крепла его партийная организация. В эти очень тяжелые для нашей страны дни многие кадровые работники завода вступали в партию. Коммунистами в те дни стали и многие работники технических отделов завода. Например, начальник бригады СКО Б. В. Павловский. Вспоминая это событие, он рассказал мне:

- На заседание заводского комитета ВКП(б) по поводу моего заявления о вступлении в партию я был вызван в начале января 42-го года. Партком тогда размещался в бытовках одного из заводских корпусов, занимая две комнаты. Одна была приемной, а другая - рабочим кабинетом. Помнится, что, войдя в приемную, я был удивлен очередью людей, ожидавших вызова на заседание парткома по тому же вопросу, что и я. Медленно идет время. Один за другим в кабинет заходят товарищи. Видно, как они волнуются, переступая порог этой в общем-то обычной комнаты. Волнуюсь и я, понимая, что мне предстоит переступить очень важный рубеж в своей жизни... Наконец, приглашают и меня. После уточнения анкетных данных и ответов на ряд вопросов весь состав парткома единогласно проголосовал за прием меня в ряды партии Ленина. Меня поздравил парторг ЦК, еще раз напомнил о роли коммуниста в это тяжелое для Родины время... Вышел

радостный, гордый тем, что меня приняли в партию именно сейчас, в январе 1942 года. Я торопился по своим делам - в цехах отлаживали процесс изготовления шасси, требовалась моя помощь, я был там нужен. Было некоторое сходство с теми примерами, когда на фронте бойцы, только что получив партбилет, шли в бой. Почувствовал, что я тоже иду в бой, в горячий бой за каждый новый штурмовик и где мне надо было сказать свое техническое слово, теперь уже слово коммуниста...

Глава пятая. Знамя ГКО

В апреле 1942 года количество сданных в Красную Армию самолетов вплотную подошло к уровню выпуска машин на старой площадке. Слово, данное правительству, заводом было выполнено! Это обстоятельство дало заводскому коллективу право выступить инициатором Всесоюзного социалистического соревнования работников авиационной промышленности. В обращении от 7 мая, опубликованном в "Правде", говорилось:

"...В предмайские дни 1942 года коллективы самолетостроительного ордена Ленина завода No 18 и моторостроительного ордена Ленина завода No 26 выступили с предложением организовать Всесоюзное социалистическое соревнование работников авиационной промышленности... Взвесив свои силы, мы пришли к общему мнению, что можем не только выполнять, но и перевыполнять государственный план выпуска самолетов и моторов".

Политбюро ЦК ВКП(б) одобрило это предложение передовых заводов, которое было подхвачено не только авиационной промышленностью, но и всеми другими отраслями народного хозяйства страны.

13 мая 42-го года Государственный Комитет Обороны (ГКО) учредил переходящие Красные знамена победителям Всесоюзного социалистического соревнования предприятий авиационной промышленности.

Политбюро ЦК ВКП(б) вынесло специальное решение о выделении средств для премирования победителей этого соревнования.

В мае 42-го каждый номер "Правды" содержал сообщения о новых отраслях промышленности и предприятиях, вступающих во Всесоюзное соревнование, начатое нашими заводами. Этот почин вылился в движение огромной экономической и политической важности.

18 мая в "Правде" была помещена корреспонденция о нас - "У инициаторов соревнования".

"Напряженно в эти дни работает коллектив ордена Ленина завода No 18 одного из инициаторов Всесоюзного соревнования

работников авиационной промышленности.

С 14 - 15 мая цехи завода перешли на новые, более уплотненные нормы работы. И с первого же дня эти нормы перевыполняются.

Токари Левыкин, Бирюков, Прилепин, Золотухин, Зиновьев, Филонов, Моков, Гридин, слесарь Святышев, фрезеровщик Дмитриев и другие стахановцы из цеха Архипова решили построить свою работу так, чтобы выработать норму 3 - 4 рабочих. Сделав к своим станкам приспособления, токари сократили процесс обработки и выполняют сменное задание более чем в три раза.

Товарищ Святышев, совместив три профессии, - разметчика, сверловщика и слесаря, выполняет норму на 400 процентов. Товарищ Дмитриев стал работать на двух фрезерных станках, ежедневно вырабатывает по три с лишним нормы".

* * *

И вот в этой обстановке патриотического трудового подъема, когда, казалось, все было взвешено, налажено и учтено, на заводе одно за другим происходят два события, которые иначе и не назовешь, как чрезвычайными. Оба они связаны с перебоями в снабжении завода металлом.

Первое происшествие началось с того, что завод не получил дюралевые трубы, из которых изготавливались лонжероны рулей высоты. Кем-то из производственников был предложен и санкционирован СКО вариант клепаной трубы, свернутой из листа дюралюмина. Опытные образцы таких труб успешно прошли необходимые испытания. Но в производстве где-то недоглядели и на несколько труб пропустили листовой материал меньшей толщины. Произошла поломка лонжерона руля высоты в полете, вызвавшая аварию самолета. Комиссия нашла непорядки в оформлении технической документации. Начальник СКО завода Назаренко был снят с занимаемой должности. Приказом Наркома Шахурина начальником СКО назначается представитель ОКБ Ильюшина на заводе В. Н. Бугайский с сохранением за ним обязанностей представителя.

Второе происшествие, имевшее более роковые последствия, было связано тоже с материалами для лонжеронов, но уже не рулей, а крыла. Полки этих лонжеронов - основных силовых элементов крыла - изготавливались из стальных профилей Т-образного сечения. Уже упоминалось ранее о трудностях изготовления этих ответственных деталей, которые мы переживали еще в Воронеже. На новом месте трудности были в основном связаны с закалкой этих "тавриков", так как отладка шахтных печей отставала от темпов производства. Наркомат

авиационной промышленности распорядился произвести термообработку партии деталей на одном из уральских заводов.

Нагрузили этими "тавриками" транспортный самолет и Шенкман решил лететь к уральцам сам, чтобы наверняка и побыстрее организовать эту операцию.

Но встреча нашего директора с его коллегой на уральском заводе не состоялась...

Самолет этого специального рейса, вылетев с промежуточного аэродрома, до места назначения не долетел - пропал. После нескольких дней тщательных поисков с воздуха и наземными экспедициями было обнаружено место катастрофы. Вероятно, попав в туман, самолет врезался в сопку, разбился и сгорел. Все находившиеся на борту самолета погибли.

Рабочие и руководители завода, выступавшие на траурном митинге, дали слово не снижать взятых темпов производства "илов". Тут же состоялась закладка памятника Шенкману.

В эти дни коллектив ордена Ленина заводу No 18, несмотря на постигшее его несчастье, еще раз доказал свою высокую организованность, целеустремленность и умение самоотверженно работать. Выпуск штурмовиков в мае 42-го превысил максимальное достижение завода до его эвакуации!

30-го мая 42-го года в "Правде" снова появилась корреспонденция о делах нашего завода. Среди передовых названы цехи Ельшина, Писаревского, Еленевича. А 8 июня - помещены итоги Всесоюзного социалистического соревнования, начатого нашим коллективом. И там на первом месте - завод No 18!

С огромной радостью и гордостью встретили мы известие о присуждении предприятию первого места и Красного знамени ГКО за работу в мае 1942 года.

В том же номере газеты заместитель Народного Комиссара авиационной промышленности П. В. Дементьев писал:

"...Завод No 18 был эвакуирован из прифронтовой полосы в глубокий тыл. Славный коллектив завода сумел в кратчайшие сроки установить и смонтировать оборудование, наладить нормальный производственный процесс и сразу же начать выпуск боевых самолетов. Обязательство выпустить в мае на 5 процентов больше самолетов, чем предусмотрено планом, выполнено. В течение всего месяца завод работал равномерно но графику. В мае производительность труда выросла на 24,4 процента. На сотни часов сокращено время, затрачиваемое на изготовление самолета".

9 июня мы снова собрались на заводской площади. На этот раз торжественный митинг посвящался вручению заводу

переходящего Красного знамени ГКО.

Знамя вручали фронтовые летчики штурмовики-гвардейцы. Передавал его майор Песков. Фронтовики выражали благодарность труженикам завода, хвалили наши боевые машины и просили, чтобы их было еще больше. Поздравляя нас с победой, гвардейцы давали обещание еще успешнее громить захватчиков.

Высокую награду - Красное знамя - принял от фронтовых летчиков наш новый директор, он же наш старый знакомый - бывший главный механик, начальник производства завода Александр Александрович Белянский.

Стоя на одном колене, Белянский поцеловал край знамени, а затем, приняв его древко и выпрямившись, от имени коллектива завода дал клятву быть и в дальнейшем достойными высокой оценки партии и правительства.

Это были незабываемые минуты! Волнение и радость отражались на лицах всех заводчан, собравшихся на центральной площади и заполнивших прилегающие к ней улицы и проезды между корпусами.

В повседневных заботах и стремлении сделать больше и лучше многие из собравшихся, вероятно, еще недавно и не думали о таком торжественном часе, который довелось переживать теперь. Даже то обстоятельство, что наш завод явился инициатором Всесоюзного соревнования, еще месяц назад далеко не всеми было воспринято как выдающееся событие.

Но сейчас, услышав из уст летчиков-гвардейцев слова, выражавшие наивысшую оценку труда нашего коллектива, услышав, как герои фронта называют нас героями тыла, мы все с чувством гордости начинали понимать, что являемся участниками далеко не рядового митинга.

Стало ясно, что Красное знамя ГКО вручено сейчас нам не просто как хорошо работающему заводу, а как предприятию, на которое можно равняться всем остальным.

Безусловно, это был успех нашего коллектива. Но, оценивая его так высоко, не слудет забывать и о десятках заводов-смежников, о всех тех, кто обеспечил наш победный финиш.

Заслуженная высокая оценка работы завода No 18 не должна восприниматься читателем как нечто уникальное, как неповторимый подвиг коллектива-одиночки. Ведь недаром во Всесоюзном соревновании было учреждено три первых места, несколько вторых и третьих. И заводы, получившие эти места, шли плотной группой. Каждый из этой группы, как в беге, был готов занять место лидера соревнования. Да, наше сражающееся государство к тому времени уже имело действительно крепкий организованный тыл, как основное, названное Лениным, условие

"для ведения войны по-настоящему".

И немалую роль в укреплении нашего тыла, в сплочении миллионов его тружеников играло то, что в общем называлось политико-массовая работа. Наша партия через печать, радио и другие средства информации ежедневно настойчиво и неуклонно воспитывала нас в духе единения, коллективизации, служения Родине, ленинской самоотверженности на благо народа.

В первые же дни вероломного нападения гитлеровцев в нашей памяти были восстановлены и спаяны в единую героическую цепь подвиги наших предков, громивших захватчиков на Чудском озере в 1242 году, цри Грос-Егерсдорфе в 1757 году, в битве с Наполеоном в 1812 году, на различных фронтах в 1918 1920 годах.

Сейчас были новые годы, условия, названия, оружие. Но остались неизменными слезы матерей, разлуки с любимыми, родные леса, поля, города, заводы. Осталась неизменной Родина...

Весьма успешно развивалось такое испытанное средство общения людей, духовного их единения, как песня. В связи с этим мне хочется рассказать о следующем эпизоде.

Как-то раз, входя в обеденный перерыв в огромный зал нашей новой столовой, я услышал незнакомый голос, очень своеобразно исполняющий новую песею. Несколько больших репродукторов разносили эту песню по залу и под ее воздействием стихал столовский шум...

...Смерть не страшна, с ней не раз мы
встречались в степи.
Вот и теперь надо мною она кру-жит-ся...

Многие перестали жевать, тихонько положили ложки и уставились в репродукторы, вслушиваясь в задушевную музыку с большим чувством исполняемой песни с такими близкими и каждому нужными словами. Затихла очередь на постоянно шумной раздаче. Девушки перестали наливать в тарелки суп и их не ругали - все слушали...

Репродукторы смолкли, но еще несколько минут в зале было необычно тихо.

- Вот здорово, братцы, где бы достать слова этой песни,- послышалось из разных углов зала.

И, как бы отвечая на эти вопросы, из репродукторов раздался голос нашего диктора: "Вы прослушали песню из нового кинофильма "Два бойца" в исполнении артиста Марка Бернеса. Слова этой песни вывешены на витрине комитета комсомола у проходных".

* * *

Прошло семь месяцев войны. Они до предела обострили проблему защиты штурмовика от нападений вражеских истребителей с хвоста.

Вспоминается морозное утро одного из февральских дней 1942 года. В комнату, где размещался отдел эксплуатации и ремонта, вошли старший инженер А. С. Руденко и один из старейших мастеров полевого ремонта самолетов Е. А. Капустник. Они долго распаковывали принесенный ими громоздкий сверток, из которого извлекли авиационный пулемет. Самым удивительным было то, что привезенная нашими специалистами стрелковая установка была сделана из... дерева и небрежно покрашена черной краской.

- Вот, поглядите, чем воюют наши соколы против фашистских истребителей,- Руденко обвел взглядом притихших людей. И, уже обращаясь к вошедшему в это время начальнику ОЭР Боброву, продолжал:

- На фронте говорят, Яков Григорьевич, что фрицы большую награду назначили за каждый сбитый штурмовик Ил-2. Их истребители охотятся за "илами", как волки. Разгадали слабое место нашего самолета - отсутствие защиты хвоста - и норовят зайти с тыла... Вот, чтобы не так нахально лезли, ребята и придумали эту штуку - показал он на деревянный "пулемет",- устанавливают ее сзади фонаря кабины летчика, так с нею и летают. Издали смотреть - вроде бы пулемет, настораживает врагов. Только эффект от этой деревяшки, сами понимаете, пустяковый.

Все принялись осматривать привезенный экспонат. Слышались различные реплики и замечания оэровцев, многие из которых побывали на различных фронтах. Общее мнение сводилось к тому, что пулемет для защиты задней полусферы абсолютно необходим.

Руденко отвел меня в сторону и после короткого обмена обычными "как дела, как жизнь", спросил:

- Помнишь наш разговор на охоте?

- Очень хорошо помню.

- Все, о чем я тебе тогда рассказывал, все опасения летчиков, к сожалению, подтвердились в реальных боях - я имею в виду незащищенность штурмовика с хвоста... Уж на что живучим оказался наш "Илюша", но и его нет-нет да и заклюют мессеры...

- Ну вот что, Александр Сергеевич,- перебил нашу беседу Бобров,забирай свою игрушку и пойдем к директору. Сам ему расскажешь, что видел и что слышал...

- Так об этом уже не раз говорили нам и военные летчики, и сам Сергей Владимирович Ильюшин, - резюмировал директор,

выслушав Боброва и Руденко.Но что можем по этому вопросу сделать мы с вами, на заводе? Недавно Сергей Владимирович рассказывал мне, - продолжал директор, - что, когда он получил указание при запуске в серию переделать двухместный штурмовик в одноместный, он выполнил эту команду с дальним прицелом. Ильюшин и его конструкторы приняли меры к тому, чтобы неминуемое, по их мнению, возвращение к двухместному варианту могло быть произведено с минимальными переделками. Но нам с вами запрещено проведение любых, даже малых изменений конструкции серийных машин. Только после утверждения Наркоматом я имею право принять от конструкторов те или иные изменения. К тому же помните телеграмму Верховного? Кто возьмется доложить ему об этом деле? Ведь без Сталина пойти на такой шаг, как переделка Ил-2, никто не решится... Так что, товарищи, пока нет команды из Наркомата, мы на заводе ничего по этому делу предпринять не можем,- заключил директор.- Хотя вопрос этот нас всех сильно заботит.

Несколько позже описанного случая также по линии ОЭР до нас дошли сведения, что в некоторых авиаполках стали появляться самодельные пулеметные установки на самолетах Ил-2. Спустя много лет в одном из сборников мне довелось прочитать следующее:

"По инициативе летчиков 16-й воздушной армии на штурмовиках Ил-2 силами инженерно-технического состава авиаполков были оборудованы кабины для воздушных стрелков, установлены в них пулеметы. Воздушные стрелки еще не были предусмотрены штатными расписаниями для этих самолетов, на боевые задания первое время летали механики, техники, специалисты по авиавооружению и спецоборудованию. Обеспечивая боевую готовность самолетов наравне с остальным техническим составом, многие из них совершали по два-три боевых вылета..."

Но решающим в этом деле безусловно явился такой эпизод, описанный Сергеем Владимировичем Ильюшиным:

"...Вскоре с фронта стали приходить известия: "илов" сбивают вражеские истребители. Противник, конечно, сразу же раскусил недостаточную защищенность самолета сзади.

В феврале 1942 года меня вызывает И. В. Сталин. Он пожалел о прежнем решении запускать в производство Ил-2 в одноместном варианте и предложил:

- Делайте, что хотите, но конвейер останавливать не разрешаю. Немедленно дайте фронту двухместные самолеты.

- Мы работали как одержимые,- продолжает Сергей Владимирович.- Спали, ели прямо в КБ. Ломали голову: как, не

меняя принятой технологии, перейти на изготовление машин с двухместной кабиной? Наконец решили, что каркас кабины стрелка следует штамповать..."

В ОКБ вспоминают, что первая партия двухместных "илов" была получена путем доработки находившихся на подмосковном аэродроме одноместных машин силами заводской бригады.

Отштампованное из дюраля жесткое кольцо врезалось в "бочку" фюзеляжа и на нем укреплялась пулеметная установка. Для защиты стрелка поперек фюзеляжа со стороны хвоста укреплялась броневая плита. Образовавшаяся кабина прикрывалась сверху прозрачным откидным фонарем.

Запомнилась такая деталь: для доработанной партии машин, теперь уже двухместных, срочно потребовалось дополнение к техническому описанию. Сотрудники ОКБ буквально за сутки его составили, оформили, размножили на машинке в двадцати экземплярах и передали воинской части. Сергей Владимирович отметил такую оперативность личной благодарностью...

Вот так в конце марта - начале апреля 1942 года на фронте появились первые двухместные штурмовики Ил-2 доработочного варианта. Далее события развивались следующим образом. Сергей Владимирович прилетел на завод и передал нам указание Сталина о переходе на изготовление двухместного Ил-2. Прибывшие с ним конструкторы привезли чертежи доработочного варианта самолета, чтобы его внедрить в серийное производство. Помнится, при обсуждении технических деталей на заводе у некоторых конструкторов появился "аппетит" кое-что сделать посолиднее, там добавить, там изменить... Узнав об этом, Сергей Владимирович категорически запретил такие "начинания" и тут же рассказал о следующем эпизоде:

"Отдав указание о переходе на производство двухместного штурмовика, Сталин задал мне вопрос, как я думаю это сделать, и выразил опасение, не будет ли самолет при этом перетяжелен.

- Я ответил,- говорит Ильюшин,- что постараемся сделать так, чтобы поменьше затрагивать основные агрегаты самолета, поменьше его утяжелять. На что Сталин возразил:

"Поменьше - это хорошо, но вы, техники, хорошо знаете, что сумма даже бесконечно малых величин дает величину конечную, и порой, весьма солидную..."

- Наша с вами задача,- подчеркнул тогда Ильюшин,- на первом этапе ввести кабину стрелка при возможно меньших переделках самолета, с возможно меньшими потерями.

Чтобы не вызывать никаких задержек производственного процесса, параллельно с одноместным вариантом изготовлялись детали двухместной машины. Дорабатывалась часть фюзеляжей,

и по мере готовности двухместный штурмовик вливался в общий поток, постепенно вытесняя одноместные машины.

* * *

Примерно с середины 1942 года с завода начали улетать на фронт двухместные Ил-2.

Казалось бы, задача была решена. И стрелок-защитник возвратился на самолет, и производство штурмовиков не было заторможено, план не пострадал. Но здесь обнаружилось, а конструкторам это было известно и ранее, что введение полноценной, защищенной броней кабины стрелка с мощной стрелковой установкой и достаточным запасом снарядов (общий вес более трехсот килограмм) заметно сдвинуло назад центр тяжести самолета. Это, в свою очередь, несколько ухудшило пилотажные свойства самолета. Машина стала тяжелее взлетать, требовала дополнительного внимания летчика.

Ничего неожиданного, повторяю, в этом не было. И способ "лечения" недуга конструкторам был ясен. Требовалось возвратить крылу тот угол стреловидности, который имело оно на опытном, двухместном экземпляре Ил-2.

- Чтобы не нарушить потока на производстве, - рассказывал мне сотрудник ОКБ А. М. Македонский, - решили разворот крыла произвести за счет стыковочных узлов, расположенных на консолях крыла, изменив угол наклона стыковочных гребенок. При этом небольшим доработкам подвергалась консоль крыла в зоне стыка, а центроплан практически оставался нетронутым.

И снова в производстве пошли параллельно два варианта крыльев с различной стреловидностью. Наконец, примерно в сентябре - октябре 1942 года завод стал выпускать двухместные штурмовики не доработочного, а основного варианта с характеристиками даже лучшими, нежели упоминавшаяся опытная машина Ил-2. В частности, сократилась длина разбега на взлете, так как к этому времени мотористы несколько увеличили мощность двигателя, введя форсированный режим.

* * *

Во вторую половину 1942 года Красное знамя ГКО вручалось нашему заводу шесть раз - ежемесячно. И всякий раз это было праздником для всего коллектива. Кроме почета и всенародного признания заслуг, работники завода получали и существенное материальное вознаграждение: денежные премии, ордера на промышленные товары.

...Шел третий год войны. Одиннадцать раз в 1943 году "Правда" печатала постановления о присуждении Красного знамени ГКО нашему заводу.

И это было признанием наших достижений не только по

количественным показателям. На заводе успешно выполнялись работы по улучшению эксплуатационных, летных и боевых характеристик штурмовика.

Конструкторы и прежде всего сам Сергей Владимирович Ильюшин, постоянно и пристально изучали опыт боевого применения Ил-2, а также опыт его массового изготовления. Причем не только изучали, но и вносили необходимые коррективы, улучшали отдельные узлы и системы самолета.

Из числа наиболее существенных доработок и улучшений штурмовика, проведенных в процессе его серийного производства, следует отметить следующие: отработка системы кассетной загрузки бомбоотсеков противотанковыми бомбами и системы сбрасывания их при штурмовках танковых колонн, отработка новых орудий для стрельбы реактивными снарядами более крупного калибра (РС-132 вместо РС-80), установка более мощных пушек, введение надежных самозатягивающихся протекторов на бензобаки, введение системы наддува бензобаков инертным газом для ликвидации опасности загорания при прострелe бака зажигательным снарядом. Также с успехом были внедрены система, предотвращающая отлив масла от заборника маслосистемы при отрицательных перегрузках в полете, система подвесных бензобаков для обеспечения перегона самолетов на большие расстояния без промежуточных посадок, прицел ВВ-1 вместо ОПБ-1.

С начала серийного производства на самолете Ил-2 устанавливался прицел ОПБ-1, представляющий собой довольно сложное оптическое устройство, закрепленное на кронштейне внутри кабины на уровне глаз летчика. Для пользования этим прицелом летчик должен был, глядя через небольшой прозрачный экран прицела, искать цель и производить прицеливание, разумеется, не прекращая управления самолетом. Это было сложно и неудобно. Кроме того, прицел этот ограничивал обзор из кабины.

И вот начальник бригады вооружения СКО Григорий Кириллович Васильев предложил новое, разработанное им прицельное устройство, получившее название визира Васильева (ВВ-1).

Талантливый инженер рассчитал по законам оптики и баллистики принципиально новый прием прицеливания - визуальный.

Эту свою идею Васильев оригинально и просто оформил и конструктивно. На внутренней плоскости бронестекла он начертил несколько тонких линий, на носовой части бронекорпуса, перед фонарем кабины летчика, установил

небольшой штырек-мушку, а на поверхности бронекорпуса белой краской нанес несколько визирных линий, хорошо видимых из кабины летчика. Вот и весь прицел ВВ-1.

Конечно, и сетка на бронестекле, и визирные линии, и место расположения мушки - все это потребовало тщательных инженерных расчетов, многократных проверок и испытаний. Труда вложено было много, но и результаты оказались отличными. На сравнительных испытаниях в Институте ВВС четырех различных прицелов для самолета Ил-2 победил ВВ-1. С августа 1942 года все "илы" стали оборудоваться этими прицелами.

Кроме основного выигрыша - обеспечения простого и надежного прицеливания,- введение ВВ-1 вместо дорогостоящего ОПБ-1 дало существенный экономический эффект - 22 миллиона рублей в год!

Инженер-конструктор Г. К. Васильев был награжден орденом Красной Звезды. Таковы достоинства только одного усовершенствования.

1943 год памятен для заводчан и тем, что за образцовое выполнение правительственного задания по выпуску Ил-2 большая группа работников завода была награждена орденами и медалями. В связи с этим в газете "Труд" 19 ноября 1943 года появилась большая статья директора завода А. А. Белянского, рассказывающая об опыте нашей работы.

"...Коллектив нашего завода с первых дней войны стремился безотказно выполнять все заказы фронта... Слаженность, железная дисциплина и организованность, безотказная готовность трудиться столько, сколько требуется для быстрейшего выполнения фронтовых заказов,- эти качества помогали строителям штурмовых самолетов выходить из самых трудных положений.

...Серьезного улучшения организации производства добился начальник цеха т. Белослудцев. Здесь расчленили сборочные работы на отдельные операции и значительно упростили их. Таким образом удалось высвободить свыше 30 рабочих, которые были переведены на другие участки.

Еще совсем недавно этот цех требовал людей, считая, что с наличным числом рабочих нельзя справиться с программой. Мы настоятельно рекомендовали начальнику цеха добиваться максимального повышения производительности труда. И вот результаты: элементарная рационализация технологии дала возможность цеху не только обойтись наличными людьми, но даже высвободить часть рабочих.

Этот эффект достигнут без капитальных затрат и большой

перестановки оборудования. Такими же возможностями располагает любой цех и участок. Возросшая техническая инициатива рабочих и командиров производства помогает вскрывать все новые внутренние резервы производства.

В цехе, где начальником т. Стасенко, главным образом по инициативе и силами самого коллектива недавно проведена большая работа по переводу производства на поток. В цехе всегда широко применялся ручной труд. Тяжелые агрегаты проходили длинный петлеобразный путь. Сейчас основной агрегат передвигается по рельсам. Рабочие места перестроены по принципу потока. Люди, раньше занятые на тяжелых погрузочных операциях, теперь переведены на другие работы. Уже на первых порах производительность труда на поточных операциях, участках выросла примерно в два раза. Внедрение поточных линий в этом цехе позволит высвободить для других работ значительное количество людей, повысить производительность труда занятых рабочих и, что крайне важно в наших условиях, высвободить в цехе значительные производственные площади.

На заводе создано несколько поточных линий. Все они дают высокий эффект. Теперь намечена еще более обширная программа работ в этой области. В опубликованном вчера обращении группы заводов ко всем предприятиям авиационной промышленности наш коллектив обязался перевести до конца года изготовление ведущих деталей и агрегатов самолета на поток во всех основных производственных цехах. По нашим подсчетам производительность труда возрастет благодаря этому не меньше чем на 25 процентов.

На нашем заводе руководителям цехов давно уже предоставлена максимальная инициатива. Наши крупные цехи организованы по агрегатному принципу с применением замкнутого технологического цикла. С одной стороны, это повышает ответственность каждого цеха за выпуск производимой им продукции и уменьшает зависимость одного цеха от другого. В то же время это развивает инициативу людей, заставляет их самостоятельно изыскивать новые пути к росту производительности.

Нынешний период работы завода характерен тем, что между коллективами цехов происходит своеобразное соревнование в выдумке и изобретательности. Внутризаводское социалистическое соревнование обогатилось новым содержанием. Кроме того, мы вместе с работниками других заводов авиационной промышленности берем обязательство принять участие в восстановлении сталинградского металлургического завода "Красный Октябрь", разрушенного фашистскими

вандалами..."

Славные дела нашего коллектива в этот период нашли следующее отражение в "Истории Великой Отечественной войны":

"...Завод No 18 (директор А. А. Белянский) - ведущий среди предприятий, выпускавших штурмовики Ил-2, в 1943 году дал фронту на 900 машин больше, чем в предшествующем году. Значительное количество среди них составляли двухместные штурмовики с мощным мотором, вооруженные 37-мм пушкой. Коллектив этого завода к середине декабря выполнил годовую производственную программу и до конца года сдал в особый фонд Верховного Главнокомандования 223 боевых самолета. Весь год, за исключением марта, завод удерживал переходящее Красное знамя Государственного Комитета Обороны...

...Производство штурмовиков Ил-2 составило более трети всех выпущенных в 1943 году машин. В разгар летних боев заводы, изготовлявшие самолеты Ил-2, направляли на фронты более тысячи машин в месяц..."

* * *

Наращивая производство штурмовиков, руководство завода не забывало и об экономической стороне дела. Выпуск самолетов не любой ценой, а с минимальной стоимостью,- вот девиз, под которым строилась работа на заводе.

Уже в 1943 году заводчане вплотную подошли к работе по хозрасчетной системе. В 1944 году активное внедрение ее в работу основных цехов стало одной из основных задач. С начала 1945 года на хозрасчете уже работало двадцать шесть производственных подразделений. Общая экономия средств составила около двух миллионов рублей.

* * *

В истории Великой Отечественной войны особое место занимают различные патриотические дела, свершенные советскими людьми во имя победы. Поистине всенародный размах получило движение по внесению личных вкладов в фонд обороны. Не остались в стороне от этого движения и труженики нашего завода. В четвертом квартале 1942 года заводчанами был собран миллион рублей на строительство эскадрильи штурмовиков. Эти самолеты построили и торжественно передали летчикам-армейцам в середине января 1943 года. А двадцатого января мы вновь переживали волнующее событие. На завод пришла из Москвы телеграмма: "...Прошу передать рабочим, инженерно-техническим работникам и служащим завода нр 18 имени Ворошилова собравшим один миллион рублей на строительство эскадрильи самолетов имени Куйбышева мой братский привет и благодарность Красной Армии.

И. Сталин."

...23 декабря 1941 года и 20 декабря 1943 года... Всего два года отделяли эту поздравительную телеграмму от той грозной и требовательной... Какая между ними разница, какой огромный труд, какие героические дела нашего заводского коллектива.

Кроме создания фонда обороны, в то время существовало много других форм помощи сражающейся Родине. Накануне каждой знаменательной даты труженики нашего предприятия готовили подарки фронтовикам. Теплые вещи и вышитые кисеты с табаком, мыло, бумага для писем, носовые платки, словом, все, что могли мы выделить из своего скудного рациона, от души дарилось отважным воинам-фронтовикам.

Добровольные отчисления заводчан в фонды обороны, помощи семьям фронтовиков, восстановления освобожденных городов, на государственные займы составили свыше восьмидесяти миллионов рублей.

Неуклонный рост производственных и всех других показателей позволил заводу с честью нести высокое звание инициатора Всесоюзного соцсоревнования.

За годы войны Красное знамя Государственного Комитета Обороны двадцать шесть раз присуждалось заводу No 18 им. Ворошилова, а затем было оставлено ему на вечное хранение!

Глава шестая. Испытано в полете

Во времени эвакуации завода начальником ЛИСа был назначен полковник Андрей Тимофеевич Маковецкий, до этого долго руководивший военной приемкой на ЛИСе. К. К. Рыков по его просьбе был переведен только на летно-испытательную работу. Отработкой самолетов, подготовкой их к полетам, послеполетными работами, словом, всем, что делалось на земле, занимался аэродромный цех. Его начальником был Дмитрий Николаевич Сиренко, воспитанник Харьковского авиационного института. На новом месте летная станция и аэродромный цех были объединены в единый коллектив. Название коллектива осталось прежним - ЛИС,- но его функции значительно расширились. Образовался мощный цех, не только отрабатывавший и испытывавший самолеты, но и сдававший их воинским частям. Руководство объединенным коллективом было поручено Д. Н. Сиренко.

Выше упоминалось, что наш аэродром занесло толстым слоем снега. Но это не означало, что на заводском летном поле ничего не делалось. Правда, не так быстро, как нам хотелось, но строительство и оборудование служб ЛИСа продолжалось, несмотря на трудности зимних условий.

Строились взлетно-посадочные полосы, бензо-

маслохранилища с водо-маслогрейкой, тир и другие объекты.

С последними эшелонами привезли из Воронежа все подвижное оборудование ЛИС. В том числе прибыли и будки - вагончики бортмехаников. Каждая бригада теперь имела в своем распоряжении такой вагончик, деревянный, с утепленными стенками и полом. Здесь можно было хранить имущество, инструмент, а при необходимости укрыться от непогоды. Как только все это лисовское добро определилось на новом месте, летное поле стало приобретать обжитой рабочий вид.

Еще в декабре 41-го наземный состав включился в работу по специальности - производил отработку моторных установок самолетов, отправляющихся в Москву, где наши летчики и бортмеханики облетывали и сдавали самолеты военпредам.

В феврале 42-го года наступил, наконец, момент, когда руководители летной станции, придя к директору, заявили, что если мобилизовать все наличные средства и укатать снежное поле аэродрома, то можно начинать летные испытания штурмовиков здесь, не мучаясь с их разборкой и перевозкой. Конечно, здесь не обойтись без дополнительных усилий. Но тут уж, как говорится, само дело подстегнет. На том и порешили. Наркомат поддержал эту идею.

И вот настал долгожданный день, когда несколько "илов" из сборочного цеха покатились за тягачами прямо в направлении аэродрома. По пути в тире было проверено их стрелковое и бомбардировочное вооружение.

Новенькие боевые машины с нетерпением ожидали на широком заснеженном поле. Бригаде каждого бортмеханика хотелось быстрее получить свой самолет на отработку, и поначалу "илов" для всех даже не хватало. Но так было только в начальные дни. Дальше накал работы на ЛИСе все более и более нарастал.

Центральным звеном летно-испытательной станции была рабочая бригада во главе с бортмехаником. В состав этой бригады входило 5 - 7 мотористов. Эта должность была в какой-то мере условной, так как практически все члены бригады являлись высококвалифицированными слесарями-универсалами и занимались не только моторами, но и другими агрегатами - шасси, закрылками, системой управления. В процессе отработки "ила" и подготовки его к полету строгого деления на "твое" и "мое" не было; бригада работала монолитно, применяя принцип взаимопомощи.

Несколько рабочих бригад объединялись в участок, во главе которого стоял старший бортмеханик. В составе ЛИСа было несколько участков основного производства. Затем следовали

различные вспомогательные подразделения и транспортный отряд с самолетами Ли-2 и По-2.

Летчики-испытатели, в отличие от технического состава, не закреплялись по участкам. Каждый из них мог в любую минуту получить полетный лист на облет матчасти в независимости от ее принадлежности к тому или иному участку. Также не закреплялись за участками и бригадами контролеры ОТК и аппарат военной приемки.

Велико было "хозяйство" объединенного ЛИСа и не простым делом было руководство им, обеспечение равномерной загрузки и контроля работы его многочисленных участков, а также - ведение четких взаимоотношений с военными, которым передавались тысячи штурмовиков. Но в моей памяти осталось впечатление, что, кроме упомянутых руководителей, на ЛИСе почти отсутствовал "управленческий" аппарат, все работали на программу.

Представьте себе новенький "ил" на рабочей площадке. Происходит осмотр самолета и расконсервация его двигателя. Затем по команде бортмеханика машина заправляется бензином, маслом и охлаждающей жидкостью. Убедившись в полной исправности систем, в отсутствии течей, бортмеханик приступает к самой главной своей операции - запуску мотора. Первое опробование нового двигателя на новом самолете - это сложная и очень ответственная операция. Выведенный на основной режим работы мотор оглушительно ревет. Этот рев дополняется шумом воздушного винта. Все, что находится за плоскостью вращения винта, стремительно уносится воздушным потоком. Далеко позади самолета еще бушует метель, но бортмеханик работает с открытым фонарем: так лучше слышны все нюансы "биения" самолетного сердца.

Из личных впечатлений скажу, что, когда я впервые вывел мотор "ила" на номинальные обороты, внешний мир для меня исчез: рев мотора поглотил все мои остальные ощущения. Тут же возник страх, как бы самолет не сорвало с упорных тормозных колодок, потому что сила, мощь, звучавшая в трубном гласе мотора, казалась неукротимой. Далее я начал ощущать, что меня кидает по креслу летчика (подо мной не было парашюта), так как весь самолет довольно сильно вибрирует и ходуном ходит из стороны в сторону под воздействием собственного воздушного потока...

Стрелки приборов, за которыми я должен был наблюдать, оказались неуловимыми, потому что сами приборы, как мне казалось, прыгали перед моими глазами.

Я не выдержал и, повернув рычаг управления мотором,

значительно уменьшил обороты. Двигатель приятно зарокотал, все вещи стали на свои места. На крыло вскочил мой учитель летчик-испытатель Иван Иванович Старчай. В свое время я совершил с ним свой первый учебный полет на самолете По-2, а теперь он обучал меня процедуре опробования мотора на Ил-2. Мне, как человеку, пишущему инструкции по эксплуатации крылатых машин, необходимо прежде всего самому знать, как и что делается...

- Что случилось,- крикнул Иван Иванович,- почему прекратил прогрев мотора?

- Наверное, хватит,- прокричал я в ответ.- Вон сколько времени работал!

- Чего там работал, разве это дело! Давай, продолжай! - скомандовал Старчай,- и спрыгнул с крыла на землю. Да, - возвратился он к самолету,возьми вот подкладку, вложи в кресло вместо парашюта, удобнее будет сидеть.

И я снова "разбудил зверя". Признаюсь, что после того, как, закончив операцию прогрева мотора строго по инструкции, я вылез из кабины и в божественной тишине прошелся по травке около самолета, колени мои слегка дрожали.

Иван Иванович без объяснений понял мое состояние.

- Ничего, Пашенька, это с непривычки, скоро пройдет...

Итак, бортмеханик опробовал мотор, убедился в том, что он работает нормально, все системы и приборы функционируют как им положено, получил подтверждение контрольного механика и военпреда, которые вместе с ним участвовали в опробовании мотора, и доложил о готовности самолета к вылету. Этот доклад с выводом "готов к полету" оформляется полетным листом, который после подписи его начальником ЛИСа вручается летчику-испытателю. Он с помощью бортмеханика надевает парашют и занимает свое место в кабине.

Вот звучит традиционная команда "От винта" и ответ "Есть от винта".

Прогрев мотор, пилот знаком показывает, чтобы убрали упорные колодки, рулит к взлетной полосе и взлетает, направляясь в испытательную зону.

А тем временем бортмеханик и его помощники уже снуют возле следующего самолета. Взгляды их при этом частенько скользят по горизонту. Наконец, над его линией показывается ранее ушедший "ил" - своеобразный конвейер. Приземлившийся самолет подрулил на исходную рабочую площадку, развернулся и стал. Мотор работает на малых оборотах, летчик сидит в кабине и заканчивает записывать на планшет те из своих наблюдений, которые он не успел записать в полете.

Бортмеханик проворно прыгает на крыло самолета и через открытую форточку фонаря кабины кричит летчику: "Ну как - "убит"?

Отрываясь от записей, летчик кричит в ответ: "Убит", и показывает большой палец. На нашем жаргоне это означает, что полет прошел успешно. Летчик открывает фонарь кабины и кричит бортмеханику:

- Мотор подтряхивает на номинале, наверное, нужно чуть убрать наддув и посмотреть свечи. Вот послушай.- Он увеличивает обороты, бортмеханик втискивается головой в кабину; его корпус и ноги треплет воздушный вихрь. Они с летчиком прислушиваются к могучему рокоту. Но вот двигатель выключен, и бортмеханик с летчиком уже на земле заканчивают свой диалог.

Летчик: "Машину немного валит вправо, на один оборот подверни тягу триммера. О моторе мы договорились. Остальное в порядке".

Бортмеханик: "Все будет сделано, свечи заменим. Можно готовить сдаточный?"

Летчик: "Готовьте".- Он уходит оформлять полетный лист, куда запишет свои замечания по полету. А бортмеханик с помощниками и контрольным механиком принимаются устранять отмеченные пилотом неисправности и готовить машину к следующему полету, в который отправится уже военный летчик-приемщик.

Конечно, бывает и так, что испытатель привозит и более серьезные замечания, для устранения которых потребуется многочасовая работа специалистов, а затем и повторный контрольный полет.

Военный летчик, в свою очередь, может обнаружить на самолете какие-то неполадки, для устранения которых тоже потребуется время. А его-то как раз и нет у бортмеханика и его бригады - на очереди стоят следующие самолеты, от них уже тесно на площадке, а солнце неумолимо катится к закату...

Нелегко, ох, как не легко было работникам ЛИСа успевать за всем заводским коллективом, своевременно отрабатывать и сдавать огромное и все возрастающее количество штурмовиков.

И в этой сложной обстановке главную роль в организации труда на ЛИСе сыграло плановое начало.

- На основе опыта отработки большого количества самолетов еще в Воронеже,- рассказывал автору Д. Н. Сиренко,- мы получили возможность установить конкретные нормы в часах на выполнение той или иной операции. Были разработаны и выдавались бригадам почасовые графики отработки самолетов:

столько-то на отстрел оружия, столько - на заправку бензином и маслом - на расконсервацию мотора и т. д. Работа по этим графикам подкреплялась экономическими стимулами, прогрессивно-премиальной системой.

Но, должен сказать,- продолжает Дмитрий Николаевич,- что эти организационные мероприятия смогли дать ощутимый результат в основном потому, что на ЛИСе годами подбирался и ко времени войны сформировался исключительно работоспособный коллектив специалистов высокой квалификации, людей, влюбленных в свое трудное дело, энтузиастов авиации. Я не могу пожаловаться ни на одну бригаду, все работали отлично. Но в моей памяти глубоко запечатлелось имя Михаила Никулина - бортмеханика уникального, который со своей бригадой систематически, ежемесячно сдавал самолетов больше других бригад. В отдельные месяцы количество отработанных и сданных передовиками самолетов доходило до трех десятков, тогда как средняя норма едва превышала половину этой величины. Такие успехи являлись результатом чрезвычайно организованного труда, величайшего умения и предельного напряжения всех сил каждого работника. Немало потрудились и мой заместитель по аэродромному цеху М. А. Шишкин, начальники участков И. П. Сорокин, В. И. Лопухов, а также старшие бортмеханики: Смирницкий, Политов, Николаев и многие другие.

На ЛИСе, кроме отмеченной группы наземных специалистов, подобрался боевой коллектив высококвалифицированных летчиков-испытателей. Многие из них были военными летчиками и еще в конце тридцатых годов приказом Наркома обороны откомандированы к нам на завод. Так, вскоре после финской войны к нам прибыли два однополчанина - Е. Н. Ломакин и В. А. Комаровский.

Это были опытные и смелые летчики. Рядом они сражались в бою, вместе служили и вот теперь вместе испытывали грозные "илы". Комаровский в одном из испытательных полетов погиб. Ломакин сейчас в отставке. Он бодр и энергичен, много сил отдает общественной работе. Встретившись с ним, я поинтересовался у Евгения Никитовича, чем можно объяснить тот факт, что при огромном количестве испытательных полетов, проведенных у нас в годы войны, летные происшествия на нашей испытательной станции действительно были весьма редки?

- Объяснение простое,- не задумываясь отвечает летчик.- В основе, конечно, лежали первоклассное мастерство наших летчиков и хорошая подготовка самолетов. Говоря о подготовке, я имею в виду и качественное изготовление штурмовиков в

производстве, и подготовку их к полетам на ЛИСе нашими безотказными бортмеханиками, мотористами и работниками других служб. Безусловно,- продолжает Ломакин,- значительную роль в обеспечении безаварийности играла установившаяся на ЛИСе строгая дисциплина. Практически каждый полет контролировался от взлета до посадки. С машинами, находившимися в воздухе, поддерживалась двусторонняя радиосвязь. Хорошо был поставлен у нас и обмен информацией, и опытом в освоении "ила".

- В общем у нас на ЛИСе,- подчеркнул Ломакин,- установилась хорошая товарищеская, деловая обстановка, которая бывает в коллективе, сплоченном вокруг своей парторганизации. Имело место очень высоко развитое чувство ответственности каждого из нас за свои дела и за работу всего цеха. Благодаря этому стало возможным выполнение той огромной работы, о которой мы сами теперь вспоминаем с удивлением, и достижение высоких качественных показателей, и малая аварийность полетов.

Что такое полет только что собранного, новенького серийного самолета-штурмовика? Первый полет машины, созданной для того, чтобы работать в воздухе? Прежде всего это генеральное испытание, контроль правильности сборки и функционирования, генеральный контроль всех многочисленных узлов, агрегатов и систем, образующих чудо,- "летающий танк".

Многим испытаниям подвергаются элементы самолета в процессе его постройки и наземной отработки. Но все они, вместе взятые, не могут заменить даже одного испытательного полета. А коль скоро испытательный полет - это контроль, значит, в нем могут быть выявлены какие-то ненормальности, дефекты, место и форму проявления которых никто заранее указать не может. Значит, первый полет новенького серийного самолета, как две капли похожего на всех своих вчера и сегодня летавших собратьев, это в какой-то мере загадка, подарок с сюрпризом.

Конечно, после выпуска нескольких сотен штурмовиков наши летчики и бортмеханики знали, что в первом полете чаще всего проявляются некоторые типовые недостатки.

Такие, например, как "валежка", то есть, когда в полете самолет стремится накрениться на одно крыло. Легко устранялась регулировкой триммеров - специальных пластинок на элеронах. Случается и тряска мотора из-за нечеткой работы свечей или недостаточной регулировки автомата подачи горючей смеси, а также тряска винта из-за некачественной балансировки воздушного винта с его обтекателем. Эти и некоторые другие дефекты были хотя и неприятны, но знакомы. Устранение их -

дело обычное. Но бывало, что первые полеты обнаруживали незнакомые опасные "сюрпризы". И встречи с ними, появление их на самолете не всегда заканчивались благополучно.

Один самолет вскоре после взлета совершил вынужденную посадку в степи. Причина - обрыв шатуна в двигателе. Обрубком шатуна пробило картер мотора и горячее масло хлынуло в кабину, наполнив ее своими парами.

Это происшествие, после которого прекратилась приемка самолетов и моторов до установления причин и устранения дефекта, получило громкую огласку. Трудно пришлось работникам моторного завода. Перепроверяли и дорабатывали значительное количество моторов. Да и на долю нашего завода хлопот выпало также немало.

А вот другой случай. Летчик-испытатель В. Т. Буренков, возвратясь из очередного полета, записал в полетный лист необычное замечание: перегревается мотор.

Пока разгадывали эту загадку на буренковском самолоте, аналогичная запись появилась в полетном листке К. К. Рыкова, затем С. Д. Королева и других летчиков.

Стало ясно, что мы имеем дело с массовым дефектом, что, по-видимому, кто-то из наших смежников "напахал". Но команда "Стоп" раздалась не где-нибудь, а у нас на заводе. Сдача самолетов прекратилась на нашем аэродроме. Объявлен аврал.

Прежде всего проверили свои элементы - трубопроводы, краны, нарушений не обнаружили. Стали грешить на двигатели, но мотористы довольно-таки быстро, после тщательной проверки, отвели эти доводы.

Попробовали на буренковской машине заменить радиатор масляной системы и, на наше счастье, попали в цель. В первом же полете на этом самолете после замены радиатора стало ясно, что дефект устранен, перегрева мотора больше не было.

Стали изучать снятый с этой машины маслорадиатор, разрезали его и обнаружили, что отдельные секции радиатора забиты, закупорены свинцовым припоем. Масло по сотам этих секций не циркулировало, не охлаждалось и снова, горячее, поступало в мотор.

По опыту машины Буренкова выходило, что не все маслорадиаторы последней партии имеют такой опасный дефект.

Конечно, сообщили об этом дефекте заводу-поставщику, но и сами не сидели сложа руки. Срочно сделали установку для замера гидравлического сопротивления радиатора. На ней сквозь радиатор прокачивали масло и видели, с каким усилием оно через него проходит. Таким путем отбраковали негодные радиаторы. Сдача штурмовиков возобновилась.

Кроме повседневных испытательных полетов, проводились ежеквартальные контрольные испытания "ила". Целью их являлась проверка сохранения серийными самолетами всех установленных технических характеристик.

Теоретически серийные самолеты одного типа, изготовляемые по одному комплекту чертежей, должны быть строго одинаковы. Практически существуют десятки возможностей, которые в своей сумме могут нарушить этот принцип, ухудшить летную характеристику штурмовика. При этом не обязательно, чтобы отличия возникали в цехах нашего завода. Они могут быть в моторах, воздушных винтах, приборах и, собравшись в одном самолете, снизят качество штурмовика в целом. Чтобы заблаговременно выявить и предупредить такой крайне нежелательный случай, необходимо тщательно провести летные испытания самолета по специальной программе.

Контрольные партионные испытания носили строго официальный характер. Проводились они комиссией специалистов под председательством военного представителя на заводе. Также официально, по назначению военпреда, выделялся для этих испытаний один из серийных самолетов от зачетной партии, выделялся летчик-испытатель и назначался срок испытаний. По результатам контрольных испытаний составлялся подробный технический отчет, который после его утверждения становился официальным свидетельством, высшим аттестатом качества самолетов, выпускавшихся заводом за определенный период.

Руководство завода, всегда придававшее большое значение качеству продукции, и к этим испытаниям относилось весьма серьезно. В комиссию выделялись знающие специалисты и для ее работы создавались необходимые условия.

Проверка ряда летно-технических и боевых характеристик штурмовика производилась на специально оборудованных площадках. Так, для испытания вооружения самолета был в глухой степи оборудован полигон, установлены щиты-мишени, по которым летчик, пикируя на "иле", стрелял из пушек и пулеметов, а также сбрасывал бомбы. При этом комиссию особенно интересовали случаи отказа оружия.

К слову сказать, летные испытания вооружения штурмовика на этом полигоне производились не только при контрольных партионных испытаниях, а значительно чаще. На полигон вылетала примерно каждая десятая машина. Так что работы испытателям хватало. Но летчики - народ неунывающий. И сейчас помню их деловые разговоры, которые нередко перемежались с "лихими байками".

- Летал сегодня на стрельбу, - рассказывает один из летчиков,- гляжу бежит кто-то по степи. Не то собака, не то волк, не разберу. Снизился, прошел сбоку, вижу и впрямь волк, следует прямиком к нашим мишеням. Хорошо, дай, думаю, врежу по тебе с пикирования. Отвернул, набрал метров четыреста, а зверя и след простыл... Знаете, там балочка еще такая есть на краю полигона...

- Черт меня дернул рассказать про этот случай с волком нашим парням, сетовал потом летчик.- Теперь проходу не дают. То один, то другой что-нибудь придумают - сотни вариантов и все с волком. Этот волк мне уже и ночью снится...

Для измерения максимальной скорости полета самолета на малых высотах была оборудована мерная база протяженностью в несколько километров. На границах этой базы, обозначенных специальными отличительными столбами-реперами,

располагались наблюдатели с секундомерами. Испытуемый самолет заходил на некоторое расстояние за крайний репер, снижался до высоты около пятидесяти метров, разгонялся до максимальной скорости и пролетал над первым репером, где первый наблюдатель засекал на секундомере время начала его зачетного полета. Не изменяя режима полета, самолет пролетал над всей мерной базой, проходил над вторым репером, где второй наблюдатель засекал на своем секундомере время первого прохождения самолета над репером.

Самолет летел дальше, разворачивался, снова разгонялся и на максимальной скорости пролетал мерную базу, только теперь уже в обратном направлении. Срабатывали секундомеры обоих наблюдателей, по показаниям которых уже несложно было вычислить фактическую скорость полета самолета. При этом учитывалась поправка на встречный или попутный ветер.

Как участник всех проводившихся на заводе периодических контрольных летных испытаний "илов" могу сказать, что за годы войны ни разу не было случаев ухудшения каких-либо характеристик серийных штурмовиков постройки нашего завода. Наоборот, после каждой из конструктивных доработок отмечалось улучшение отдельных свойств машины.

Но в отдельных случаях периодические контрольные испытания выявляли тот или иной дефект в оборудовании штурмовика. При этом не всегда открытие дефекта проходило в спокойной обстановке. Запомнился случай, который едва не закончился трагически.

Производились испытания на мерной базе, замеры максимальной скорости полета. Летчик-испытатель Рыков разгоняет машину, выходит на режим максимальной скорости, подлетает к первому реперу, и тут мотор внезапно останавливается. Под крылом - полотно железной дороги. Высота не более пятидесяти метров. Справа от железной дороги бугры и овраги, слева деревня, вытянувшаяся вдоль полотна, за ней - поле.

Рыков отворачивает самолет влево и пытается проскочить над домами деревни, чтобы посадить самолет в поле. Промелькнул первый ряд домов, за ним, совсем низко - второй. Удар, туча пыли...

Летчик торопливо открывает фонарь кабины и в наступившей тишине слышит испуганные женские голоса... "Да вот он, видишь, в огород упал, вон лежит за кустами, бежим... батюшки мои, да он нашу Маньку задавил, убил нашу кормилицу..."

- Этот женский вопль меня как ножом полоснул,- рассказывал Константин Константинович автору, - ведь убил я кого-то...

Быстренько выбираюсь из кабины и сквозь оседающую пыль смутно вижу, как женщина и две девочки с плачем и причитаниями пытаются вытащить из-под консоли крыла большую белую козу... Вот кто пострадал больше всех и кого звали Манькой. Отлегло у меня от сердца.

- Видно, очень много значила Манька в жизни этих людей в ту пору, если они, забыв смертельный испуг, вызванный внезапным ударом крыла моего самолета об угол их дома, ударом, частично разрушившим их хату, кинулись спасать козу...

Вскоре на поле недалеко от места происшествия приземлился По-2, на котором прибыл Маковецкий.

- Что случилось, все живы? - еще издали кричит Андрей Тимофеевич, обращаясь к летчику и стрелку-мотористу.

- Все целы,- отвечает Рыков.

- Почему заглох мотор?

- Не знаю, обрезал внезапно...

Маковецкий влезает в кабину штурмовика, включает бензиномер. Тот показывает, что горючего достаточно. На самом же деле, как оказалось, практически бензобаки самолета были пусты. Прибор-бензиномер из-за неисправности давал ложные показания, что ввело в заблуждение и бортмеханика, и летчика.

Не ограничиваясь периодическими контрольными испытаниями, были введены и дополнительные летные испытания группы из трех штурмовиков на износ. Идея испытаний состояла в том, чтобы в кратчайший срок выработать на этих машинах ресурсы, установленные для всех агрегатов, затем превысить их и определить "слабые" места штурмовика. Эти испытания проводились также официальной представительной комиссией.

С Владиславом Анатольевичем Никулиным - ведущим инженером военного представительства по опытным работам - вспоминаем, как обширна была программа этих испытаний! К ее выполнению приходилось привлекать многих сотрудников военной приемки и заводчан. Сотни взлетов и посадок. Десятки полетов на полигон с отстрелом оружия и сбрасыванием бомб. Масса полетов с пилотажем при различных перегрузках...

- Помнится,- вспоминает Никулин,- полетели мы с летчиком-испытателем Чекалиным на полигон. Я - в кабине стрелка. Договорились так: первым стреляет Чекалин на пикировании, а затем он делает горку над целью, и тогда уже стреляю я. Прилетели на полигон. Только самолет стал выходить на режим пикирования, появилась отрицательная перегрузка, как над моей кабиной распахнулся фонарь - он открывался вверх и в сторону. То ли я плохо закрыл замок, то ли он был с дефектом, но фонарь

раскрылся и, чтобы его не сорвало потоком воздуха, мне пришлось удерживать фонарь за лямки, и стрельба не состоялась... Конструкторам срочно пришлось дорабатывать замок фонаря, чтобы исключить возможность повторения подобного случая.

Вероятно, не требуется доказывать, что в отличие от всех других заводских цехов работа на летной станции весьма тесно связана с погодными условиями. Но план неумолимо действует в любую погоду - и жарким июлем, и морозным февралем. План у бортмехаников, план-график и у комиссии, проводящей партионные испытания.

...Хотя и недалеко находился от аэродрома дальний репер нашей мерной базы, в пределах десятка километров, но добраться до него не просто, особенно когда все степные дороги заметены снегом. Докладываем Маковецкому:

- Андрей Тимофеевич, у нас все готово, чтобы проводить километраж, просим вашей команды о переброске одного испытателя к дальнему реперу на По-2.

- Хорошо, готовьтесь, я сам отвезу,- отвечает Маковецкий.

Вообще-то на этом самолете у нас имелся штатный летчик - Клавдия Петровна Бахмутова, энтузиастка авиации, бывший инструктор аэроклуба. Ее безотказная машина редко когда стояла на своем месте. Обычно с раннего утра и дотемна Клавдия Петровна летала по окрестным аэродромам запасных авиаполков, куда военные перегоняли полученные от нас штурмовики. То перебросить летчика-перегонщика, то доставить заводского мастера или какое-то начальство, отвезти прибор на замену, словом осуществление живой связи.

Но у Маковецкого были свои особые интересы в полетах на том же По-2. Он собирался официально вылететь на самолете Ил-2 и ему очень нужны были тренировочные полеты. На этой почве в данном случае и сошлись наши интересы.

В тот раз была моя очередь работать на дальнем реперe, около которого опустился наш "комар". Я выбрался из машины, и она тут же улетела. Пробравшись по сугробам к своему наблюдательному пункту-реперу, я протоптал вокруг него площадку, проверил свои секундомеры и стал ждать прилета испытуемого Ил-2. Вскоре уже стало заметно, что на этом степном просторе ветерок даже резвее, чем на нашем аэродроме, и он, красиво играя, несет снежную поземку. Мои великолепно подшитые валенки основательно защищали ноги, но вот пальто плохо сопротивлялось морозному ветру.

Прошло тридцать минут, сорок, час, а самолет все еще не появлялся над мерной базой. В стороне частенько проходили

другие наши машины, взлетавшие и садившиеся на аэродром, а испытуемого самолета все не было...

Конечно, я делал все, чтобы согреться,- бегал, прыгал, приседал... Больше всего меня беспокоили руки - они онемели от холода, и я боялся, что не смогу нажимать кнопки секундомеров.

Наконец долгожданный "ил" прибыл. Сделал один заход, второй, третий. Все сработало нормально. Летчик покачал мне крыльями в знак того, что программа закончена, и удалился. А я снова принялся добывать тепло физическими упражнениями, теперь уже в ожидании своего спасителя. Прилетела за мной Клавдия Петровна. Она же помогла мне оттереть снегом закоченевшие руки. Не меньше меня обмерзли в тот день и два других испытателя на втором репере. Рассказываю я об этом, в общем-то, мало примечательном случае ради его финала. А закончился он тем, что нас троих членов комиссии по летным испытаниям, узнав об этом случае, вызвал к себе Белянский и вручил каждому ордер на получение со склада комплекта зимнего летного обмундирования...

Вспомнив об этом, не могу не упомянуть и о ставших традиционными приказах по заводу, которыми каждый раз отмечалось окончание контрольных летных испытаний самолетов. После официальной части директор выносил благодарность участникам испытаний и премировал каждого: ордером на какой-либо предмет одежды или обуви, пачкой табаку или папирос и талоном на получение какого-либо продукта питания...

В предыдущей главе были упомянуты различные доработки агрегатов и систем штурмовика Ил-2, проводившиеся с целью повышения его летно-тактичоских свойств. Улучшения эти вводились не одновременно, а по мере появления, с различных серий. И по строго установленному порядку каждое нововведение тщательно испытывалось в полете на одной или нескольких машинах, головных самолетах серии введения. Конечно, это давало дополнительную нагрузку и летному и техническому составу летной станции, но одновременно и несколько разнообразило их, в общем-то, довольно монотонный труд.

Были среди летчиков и бортмехаников нашего ЛИСа специалисты, которые наряду с отличным выполнением своей плановой работы мечтали о летных испытаниях новых, не изведанных еще машин.

Они с нетерпением ожидали появления на нашем летном поле нового штурмовика...

"Какого еще нового штурмовика?" - может спросить читатель. Ведь "летающий танк" Ил-2 заслуженно признан всеми как

лучший, непревзойденный самолет своего класса, так о какой новой машине может идти речь?

Ответ на этот вопрос содержался в газете "Правда" от 18 августа 1944 года, где С. В. Ильюшин писал следующее:

"...Мы будем стремиться к тому, чтобы тип штурмового самолета никогда не был превзойден нашими противниками.

...Скоро враг почувствует на своей спине удары новых штурмовиков, значительно более совершенных, чем нынешние..."

Имелись ли у Сергея Владимировича основания делать такие заявления, да еще столь категорически и громогласно - в центральной газете нашей страны?

Да, основания имелись, причем самые веские, так как новый штурмовик к тому времени уже существовал. Он назывался Ил-10.

Создание этого самолета, его испытания, освоение серийным производством непосредственно связано с нашим заводом и имеет ряд любопытных страниц, которые, на мой взгляд, не потеряли интереса и сегодня.

...В конце июня 1943 года на завод прибыла группа конструкторов ОКБ в составе В. Н. Семенова, А. И. Жуковского, А. М. Македонского и Ю. В. Комова. Они привезли с собой чертежи новой машины и записку на имя директора завода Белянского: "Александр Александрович!

По договоренности с Вами высылаю чертежи новой машины. Для технического руководства постройкой самолета командирую четырех ведущих конструкторов.

Сер. Ильюшин".

- Вопрос о постройке на нашем заводе опытного образца нового штурмовика Ильюшина вошел в повестку дня большого партийно-хозяйственного актива завода, - рассказал автору Анатолий Николаевич Соболев.- Мне этот актив запомнился, так как он определил мою судьбу на некоторый период времени и связал ее с новой машиной,- говорит Соболев.- Началось с того, что председательствующий совершенно неожиданно для меня произнес: "Слово имеет товарищ Соболев..." Огромный зал, где собралось более тысячи коммунистов и руководителей, ждал от меня каких-то интересных мыслей... Я сказал о том, что постройка новой опытной машины - задание очень важное, для нас необычное, а его выполнение организовано недостаточно четко. Прежде всего не назначен ведущий инженер по этому сложному объекту. Группа специалистов ОКБ осуществляет техническое руководство работами по новой машине, каждый по своему агрегату. Но есть десятки больших и малых вопросов, связанных с постройкой и испытаниями нового самолета, которые необходимо сконцентрировать в одних руках. Нужен ведущий

инженер по новой машине. На следующий день меня пригласили к Белянскому, где он и парторг объявили мне, что, признавая правильной мою вчерашнюю критику, они считают мою кандидатуру на должность ведущего инженера по новому самолету вполне подходящей... Так я "схлопотал" себе новую нагрузку. Кстати, от должности начальника бригады СКО меня тогда не освободили.

Огромную, работу в исключительно короткие сроки проделали подразделения главного технолога, спроектировав и изготовив комплект оснастки для новой машины. Около трех тысяч наименований различных приспособлений для строительства нового штурмовика получило производство от цехов подготовки.

В качестве опытных было решено построить три экземпляра нового штурмовика. Но многие цехи оснащались с таким расчетом, чтобы быстро перейти на серийное производство этого самолета в случае принятия его на вооружение.

Задания на изготовление деталей и агрегатов включались в планы цехов наравне с серийными заданиями. Контролировались начальником производства по отработанной схеме, и постройка новых опытных машин быстро продвигалась вперед.

В ОКБ Ильюшина до сих пор помнят случай, когда была обнаружена неувязка в сложных узлах крепления шасси, потребовавшая солидной их переделки и доработки по месту. Но начальник цеха не поднял "скандала", узнав о случившемся,- ведь это грозило ему срывом плана, а по-деловому принял самые энергичные меры. Он вызвал к себе двух лучших мастеров и дал им задание организовать работу по указаниям конструкторов так, чтобы через сутки ее закончить.

"Два дня мы не уходили из цеха,- вспоминают товарищи,- но новые узлы были изготовлены, смонтированы и опробованы на головной машине".

Такое отношение к новому заданию предопределило успех его выполнения. В феврале 1944 года опытный образец нового штурмовика выкатили на заводской аэродром.

По существующему порядку первый полет на новом опытном самолете, где бы он ни был построен, должен совершать летчик испытатель ОКБ разработчика машины. Таким летчиком-испытателем у Ильюшина был Владимир Константинович Коккинаки.

Он приехал к нам на завод, придирчиво осмотрел опытную машину, опробовал ее мотор и распорядился готовить самолет к полету.

Оформлены необходимые документы, все, кому положено,

расписались в акте, свидетельствуя о готовности первого опытного экземпляра нового штурмовика к его первому полету. Ради этого события прибыли начальство из Москвы и местные руководители. Многим надолго запомнился этот первый полет.

- Еще на взлете новой машины мы почувствовали ее отличие от серийного штурмовика,- вспоминают Е. Н. Ломакин и К. К. Рыков. -Улучшенная аэродинамика и более мощный мотор сделали взлет самолета энергичным, быстрым...

Самолет ушел за границы аэродрома, но вскоре вернулся и несколько раз прошелся над летным полем, постепенно наращивая скорость полета. Видимо, летчик осваивался с новой машиной.

Но вот поведение самолета в воздухе заметно изменилось. Он стал выполнять такие фигуры пилотажа, что все зрители только ахнули: словно это был не бронированный штурмовик, к солидному полету которого все присутствовавшие давно привыкли, а верткий, стремительный истребитель... Вот он разогнался в сторону автобуса на летном поле, где стояла группа руководителей, и над ними сделал горку, да такую стремительную, что обдал зрителей воздушной волной. При этом от самолета отделились и недалеко от автобуса упали два блестящих предмета. Ими оказались крышки от смотровых лючков крыла. Видимо, были плохо закрыты замками. В основном же испытания прошли превосходно.

После облета головной машины на заводе ее разобрали, погрузили на платформы и направили на испытания в НИИ ВВС. Сопровождать машину поехали А. Н. Соболев, как ведущий инженер и бригада эксплуатационников, старшим в которой был С. Е. Малышев. Анатолий Николаевич вспоминает, как на месте самолет собрали, отладили, невзирая на самые неблагоприятные условия, передали его на официальные государственные испытания после одобрения лично Ильюшиным. Заводскую бригаду оставили в НИИ для обслуживания самолета в период испытаний.

- Скажите, Владимир Константинович, чем вам запомнился период создания нового штурмовика? - поинтересовался я у Коккинаки.

- Новый штурмовик создавался в большом темпе,- отвечает он.- Интерес к машине был большой, и уже с первого полета на заводе No 18 стало ясно, что машина удалась.

- Конечно, не обходилось и без казусов,- улыбается прославленный летчик.- Вспоминаю, как вызвали меня однажды в НИИ ВВС по случаю того, что институтский летчик-испытатель не добирал заявленной конструктором скорости полета самолета.

Слетал я сам, оказалось, что все в порядке, и скорость имеется. Объяснил коллеге особенность полета на максимальную скорость следовало не полностью открывать заслонки маслорадиатора. Тот полетел и "нашел" ранее недостававшие пять-семь километров в час.

- Владимир Константинович, а чем отличался новый штурмовик Ил-10 от своего предшественника Ил-2?

- Чем отличался? - как бы про себя повторяет вопрос Коккинаки,- и скорость больше, и дальность полета увеличена, маневренность улучшена, вооружение стало мощнее, радиосвязь лучше и многое другое. А в то же время в главном, принципиальном, он оставался тем же "летающим танком", грозой оккупантов. А подробнее можно посмотреть на этом стенде,- показывает Владимир Константинович.

Мы с ним находимся в конференц-зале ОКБ Ильюшина, где развернута экспозиция по истории этого славного коллектива.

На указанном Коккинаки стенде я читаю:

Самолеты Ил-2 Ил-10

Экипаж 2 чел. 2 чел.

Мотор АМ-38ф; 1700 л. с. АМ-42; 2000 л. с.

Скорость максимальная 410 км/час 510 км/час

Дальность полета 765 км 1070 км

Далее шли другие характеристики самолетов.

- Мне из того периода,- говорит бывший директор А. А. Белянский, - в память врезались такие эпизоды. В конце марта или начале апреля 1944 года меня вызвали в НИИ ВВС на совещание по итогам летных испытаний нового штурмовика. Он успешно прошел государственные испытания, но военные предлагали сделать ряд доработок машины при внедрении ее в серию. Совещание шло бурно, в накуренной комнате было душно, хотелось пить. Помнится, я потянулся к графину с водой, но наполнить стакан мне так и не удалось. Комната "поплыла", и я потерял сознание... Врачи тут же определили, что у меня приступ малярии, температура подходит к сорока. Сделали мне уколы, и Сергей Владимирович Ильюшин увез меня к себе домой в Москву. Там - чай с малиной и сон под теплым одеялом и кожаным пальто на лисьем меху. Наутро я проснулся от громкого крика. Вскочил и стал свидетелем следующей сцены. Сквозь рыхлый лед Патриаршего пруда, против которого находилась квартира Ильюшина, провалился какой-то мальчишка, вздумавший покататься на льду. Это увидел сын Ильюшина и с громким криком, схватив какую-то веревку, бросился спасать паренька. Пока остальные собрались ему помочь, мальчишка был благополучно извлечен из пруда... Так мне запомнился день, в

который был подписан документ о запуске в серию нового штурмовика под названием Ил-10,- заканчивает свой рассказ Александр Александрович.

Ну, а как же обстояло дело с надеждами наших летчиков, мечтавших об испытаниях новой машины? Можно сказать, что мечты их осуществились.

В то время, как первый экземпляр самолета Ил-10 проходил государственные испытания, два оставшиеся на заводе самолета испытывались заводскими летчиками. Штурмовик No 2 закрепили за Ломакиным, а машину No 3 - за Рыковым. Была утверждена довольно обширная программа летных испытаний этих машин, она и осуществлялась. Замечания, выявленные в процессе этих испытаний, тут же анализировались конструкторами, вырабатывались меры для их исключения в дальнейшем.

- Помню, один из неприятных дефектов открылся в полете на моей двойке, - рассказывал автору Ломакин. В полете при переводе самолета в пикирование вдруг возник пожар в двигателе. Это произошло недалеко от аэродрома, машину удалось благополучно посадить, огонь загасили. Работникам моторного завода показалось, что была течь бензина под карбюратором. Заменили обгоревший двигатель, все тщательно осмотрели, проверили, но вскоре пожар на двойке возник снова и в аналогичной ситуации - при переходе на крутое планирование... И второй раз мне пришлось спасать машину и себя от огня... После этого случая конструкторы начали принимать меры - поставили заградительную сетку поперек всасывающего патрубка двигателя, назвали ее антифляминг. Здесь у меня с мотористами возникли разногласия,- говорит Ломакин,- Я доказывал, что причиной пожаров являются выхлопы из мотора горячих газов в карбюратор из-за обеднения

горючей смеси на некоторых режимах полета, особенно на пикировании, когда есть избыток воздуха на всасывании в двигатель, так как "газ" убран. Со мной не соглашались... Полетел я на двойке с антифлямингом. И снова пожар. Антифляминг не спасло его красивое название, он сплавился в бесформенный слиток металла... Теперь уже к моим доводам отнеслись более серьезно, с ними согласились. На пути воздушного потока, идущего в мотор, была установлена заслонка, управление открытием которой связали с управлением подачей топлива в двигатель. Благодаря такому устройству, когда при переходе в пикирование летчик убирал "газ", снижая обороты мотора, он одновременно сокращал доступ воздуха в мотор. Горючая смесь не обеднялась. Пожары на Ил-10 прекратились.

- Летали мы на новых машинах с удовольствием, старались

получше их прощупать, понять особенности и недостатки, чтобы своевременно их устранять,- продолжает вспоминать Ломакин.- Из НИИ ВВС шли добрые вести о ходе государственных испытаний, да мы и сами видели, что эта машина безусловно солидный шаг вперед в развитии самолета-штурмовика. Поэтому наше производство и после выпуска головной партии из трех штук опытных самолетов Ил-10 не стояло на месте. Все цехи, используя резервы, настраивались на серийный выпуск нового самолета. Указанные обстоятельства дали возможность заводу сразу же после вынесения решения о запуске Ил-10 в серию начать его производство широким фронтом.

Листая летные книжки Е. Н. Ломакина, К. К. Рыкова и других наших летчиков-испытателей за 1944 - 45 годы, видим, как Ил-10 занимает все большее и большее место на страницах этих объективных документов. Новый штурмовик постепенно вытеснял из производства своего прославленного собрата...

Пришло, наконец, время и новым штурмовикам лететь на фронт, в действующую армию. И надо же так случиться, что с одним из первых полков Ил-10 так же, как в свое время с первым полком Ил-2, на войну направилась бригада ОЭР во главе со знакомым нам А. С. Руденко. В состав бригады вошли: Д. В. Рыбачев, Я. Т. Жуков, Г. И. Гапонов, И И. Гришаев, М. А. Корсунский и А. Н. Щербашин.

Для этого полка, вооруженного Ил-10, участие в боевых действиях была не только война. Это были одновременно войсковые испытания нового оружия, и над полком новых штурмовиков шефство возложили на специалистов ВВС. Необходимо было поскорее выявить боевые особенности нового штурмовика и сообщить о них армейским соединениям, переходящим на новую машину.

Глава седьмая. "Илы" на фронте

Человеку, пытающемуся проанализировать и понять действия штурмовиков Ил-2 на фронтах Отечественной войны, можно рекомендовать для начала вспомнить обоснование идеи бронированного штурмовика, данное Сергеем Владимировичем Ильюшиным: "...Передо мною встала задача: сконструировать самолет, который бы наиболее полно и эффективно мог быть использован Красной Армией в ее операциях". С первых же боевых вылетов самолет Ил-2 начал подтверждать справедливость предпосылок, заложенных Ильюшиным в конструктивные решения этого самолета.

Но те же первые вылеты показали и то, что для овладения новым штурмовиком летчикам, пересевшим на него в основном с самолетов типа Р-5, необходимо и время, и знания. Что раскрыть

и полностью реализовать великолепные качества "ила" можно только в совершенстве овладев этой машиной. Бронированный штурмовик, "летающий танк" был новым, еще не изведанным оружием, опыта эксплуатации которого, а тем более опыта боевого применения, к началу войны не было. Его, этот опыт, приходилось добывать в огне сражений, порой слишком дорого платя за его крупицы...

Должен сразу же оговориться, что я не ставил себе целью проведение исследований по боевому применению Ил-2. Это дело специальной литературы. Хотелось бы поделиться с читателями только тем, что кажется мне наиболее важным.

...В ОКБ Ильюшина имеются несколько альбомов, в которых бережно подобраны по годам вырезки статей из различных газет военного времени. Их многие сотни, этих бесценных документов, терпеливо подобранных Г. Л. Марковым. Здесь и обширные статьи, и небольшие заметки, но каждая из них это свидетельство о боевых подвигах славных защитников нашей Родины.

Одновременно каждая статья - это свидетельство замечательного предвидения конструктором "ила" многочисленных боевых ситуаций и подтверждение правильности принятых им конструктивных решений, которые помогали штурмовику выйти победителем из этих ситуаций.

Наконец, каждая статья или заметка - это свидетельство высокой ответственности работников заводов, изготовлявших штурмовики Ил-2, их моторы, вооружение, оборудование. Свидетельство безупречного труда многих тысяч людей, сделавших штурмовик действительно безотказно работавшим в тяжелых фронтовых условиях.

Кто же в годы войны писал о подвигах, совершенных на "илах", об этом уникальном самолете и его фронтовых делах? Кто они - авторы многочисленных газетных выступлений? Назовем некоторые, знакомые многим имена людей, чьи подписи стоят под корреспонденциями, посвященными летчикам-штурмовикам и самолету Ил-2. Это Б. Полевой, М. Мержанов, А. Фадеев, Евг. Кригер, братья Тур, Арк. Первенцев, И. Эренбург, Эль Регистан, Вс. Азаров, Л. Огнев, А. Булгаков, В. Полторацкий, Лев Гумилевский, П. Белявский, С. Крушинский, Д. Заславский, А. Яковлев и многие другие.

Очень интересна эволюция содержания рассматриваемых статей по времени. Поначалу это были корреспонденции, выражавшие удивление и восхищение делами летчиков-штурмовиков, останавливавших и уничтожавших мотомеханизированные колонны противника (в то трудное время начала войны это было важно до чрезвычайности): "...Звонок из

штаба армии:

- Следите по карте. Левее пункта Н-ск в деревню двигается резервный батальон немцев. В 15 часов послать туда "королей..."

Майор Лещинский внимательно выслушал приказ.

- Есть! В пятнадцать ноль-ноль "короли" будут на месте.

"Королями воздуха" называют на Балтике штурмовиков за их внезапные, точные, стремительные атаки. На фронте знают их "по походке". Когда они появляются над окопами, бомбят, штурмуют, смешивая немцев с землей, наши бойцы машут им фуражками и восторженно аплодируют.

Боевой приказ штаба армии выполняли невысокий смуглый человек командир звена летчик Степанян и его друзья - участники многих совместных штурмовок летчики Новицкий и Карбуков.

Сигнал ракетой. Самолеты выскочили из-за укрытий и, поднимая снежный вихрь, быстро уходили в воздух. Степанян издали заметил на шоссе черноватые точки - танки и автомашины. Круто развернулись. Немцы обнаружили самолеты. В небе рвались снаряды и сверкали трассирующие очереди зенитных пулеметов.

Штурмовики прошли стороной и уже как будто скрылись из виду. Но через две-три минуты они вынырнули из-за леса и низко-низко, чуть ли не касаясь верхушек деревьев, прошли над шоссе, обрушив на немецкие танки и автомашины всесокрушающий шквал огня.

На втором заходе Степанян и его друзья видели перевернутые танки и длинную вереницу горящих машин..."

С каждым месяцем войны число корреспонденции о боевых действиях штурмовой авиации, о подвигах летчиков-штурмовиков стремительно нарастает.

Большая часть авторов сообщает о конкретных боевых операциях, выполненных штурмовиками. При этом часто делаются открытия, да именно открытия новых и новых боевых возможностей штурмовика Ил-2.

Когда Сергей Владимирович Ильюшин определял цели, которые должен поражать его штурмовик: "танки, автомашины, артиллерия всех калибров, живая сила, пулеметные гнезда, инженерные сооружения", это казалось дерзкой мечтой конструктора. Но практика показала, что боевые возможности, заложенные в эту машину, превосходят самые смелые высказывания ее создателей Летчики на бронированном "иле" отлично выполняли боевые задания против любого вида вражеских вооруженных сил, вплоть до бронепоездов и кораблей.

Один из корреспондентов того времени, лейтенант И. Бару,

подобрал для характеристики самолета Ил-2 подходящее слово. Он назвал ильюшинский штурмовик "противовражеским", и это определение мне кажется очень удачным.

Сотни и сотни газетных статей. Корреспонденция не только обширная, но и очень нужная в те огневые годы. В ней отражено то главное, что было остро необходимо нам, всему нашему воюющему народу, его армии,- рассказы о наших победах, показ на конкретных примерах того, как советские воины громят, побеждают врага. Того, что коротко, но выразительно запечатлелось во фронтовой фольклоре: "Где штурмуют "илы", там фрицам могилы".

Существенно меньшей, а подчас и отсутствующей частью этих корреспонденции были сведения о таких сторонах труда штурмовиков, которые никак нельзя было назвать привлекательными, но которые и составляли главные, основные трудности, невиданные тяготы этого труда. Пишу это не для осуждения корреспондентов, а к тому, чтобы полнее раскрыть ту мысль, что выдающаяся боевая эффективность нашего "ила" не означала легкости его применения в сражениях. Лихость, с которой в некоторых газетных статьях летчики на "илах" расправлялись с врагом, не означала простоту и легкость выполнения этих операций и отсутствие потерь со стороны самих штурмовиков.

Всю упомянутую огромную, очень интересную и важную корреспонденцию объединяла одна тема: о тех, кто воевал на "илах". Об их патриотизме, геройстве, мастерстве, товариществе - тех качествах, сплав из которых позволял побеждать врага, воюя на "летающем танке".

Но параллельно с материалами на указанную тему в печати военных лет появились и стали множиться корреспонденции и самих воинов, героев-штурмовиков. Причем не столько о героике своей нелегкой работы, сколько о ее технических, тактических, профессиональных особенностях.

Это был оперативный обмен опытом. Большую группу военных корреспонденции составляли газетные статьи, содержащие методические рекомендации по боевому применению штурмовика Ил-2 в тех или иных конкретных условиях, против тех или иных объектов противника. Уже отмечалось, что в условиях стремительного нарастания численности воинских соединений, воевавших на "илах", важным делом была оперативная передача опыта бывалых летчиков молодым. Каждый новый вариант боевого применения штурмовика, кроме информации о нем, как об очередной победе в войне, требовал раскрытия его технической сути, тактического существа, рассказа

о практических приемах его осуществления.

По этому поводу имеет смысл привести здесь высказывание Героя Социалистического Труда, генерального конструктора Александра Сергеевича Яковлева, записанное им в большом обзоре "Конструктор и война", напечатанном в "Правде" 28 июня 1944 года:

"...Примером того, как новая техника создает новую тактику, может служить блестящая работа конструктора Ильюшина по созданию совершенно нового типа оружия. Его самолет Ил-2 - "летающий танк", один из эффективных видов оружия, применявшийся до сих пор с неизменным успехом против немецких танков, является одним из самых эффективных видов нашего авиационного оружия и до сих пор не повторен ни в одной из воюющих армий. Этот самолет является замечательным примером того, как новая техника определяет новую тактику. Самолет Ил-2 потребовал разработки новой в авиации тактики штурмовой авиации..."

И разработка этой тактики производилась не где-то в тиши академических кабинетов, а здесь же, на фронтах, непосредственными участниками сражений. Элементы этой победной тактики боевого применения "илов" рождались почти в каждой атаке по вражеским соединениям. Здесь происходил жестокий отбор того, что действительно эффективно и полезно, от ошибочных действий, которые порой заканчивались трагически.

Авторами замечательных тактических находок в применении "ила" были многие летчики-штурмовики, командиры штурмовых авиасоединений. Безусловно, эти находки тут же становились достоянием всего данного соединения. А требовались куда большие масштабы, и тогда обращались к печати.

Говоря словами Маяковского, возник социальный заказ - распространять опыт боевого применения штурмовиков, делать его достоянием всей нашей армии. Нашлись и летчики-штурмовики, которые в перерывах между боевыми вылетами стали заносить на бумагу бесценные слова о том, как эффективнее сражаться на "иле".

Примером такого совершенно необычного, я бы сказал, героически-творческого труда могут служить статьи летчика-штурмовика В. Б. Емельяненко, одним из первых начавшего воевать на ильюшинском штурмовике. Во многих номерах газеты "Сталинский сокол" печатались его статьи под общим заголовком "Из чего слагается мастерство", в которых обстоятельно излагался опыт боевого применения штурмовика Ил-2, добытый автором и его товарищами в сражениях с оккупантами.

* * *

...Но, как ни хорош был наш "Илюша", как ни быстро совершенствовалось воинское мастерство славных летчиков-штурмовиков, все же в боевых операциях немало ранений получали и сами самолеты.

Нередко на крыльях, оперении или фюзеляже возвращавшегося самолета светились пулевые пробоины. Но ровно гудит его мотор, работают все системы, значит, штурмовик в строю.

Иногда на свой аэродром совершал посадку самолет, долетевший "на честном слове". Лохмотьями свисают с крыльев и оперения куски обшивки, хвост фюзеляжа прострочен пулеметной очередью... Как бы израсходовав последние силы по пути домой, самолет не в состоянии выпустить шасси, плюхается на "брюхо", взрывает землю погнутым винтом и замирает, распластавшись подобно сбитой птице... Нестерпимо больно видеть такую картину. Но вот к раненому самолету подходит группа мужчин в штатских одеждах. Они достают из своих походных чемоданов нехитрый инструмент и приступают к работе. Двое ножницами обрезают обшивку вокруг рваных пробоин на крыле и оперении. Двое занялись демонтажем сильно разбитого руля поворота. Старший штатский объясняет военному технику и подошедшим с ним на помощь солдатам ближайшую задачу: необходимо вырыть две траншеи против ног шасси. Размечает на земле траншеи шириной три четверти метра, которые должны полого спускаться под обтекатели шасси со стороны хвоста самолета. Максимальная глубина траншей такая, чтобы ноги шасси можно было выпустить полностью и его колеса стали бы на дно. Начали копать.

Когда глубина траншей стала достаточной, аварийной лебедкой выпустили шасси. Подъехал автотягач. Два троса привязали к стойкам шасси и зацепили за крюк тягача, расположившегося против хвоста самолета. Все заняли места, указанные бригадиром. По команде "Пошел" тягач потянул за трос, и самолет плавно выкатился из траншей, на глазах как бы вырастая из земли.

Теперь он уже не напоминал подстреленную птицу, не был так жалок и беспомощен. Это был израненный, но живой боец.

А когда погнутый розочкой винт заменили, поставили новый маслорадиатор,- самолет еще более преобразился. Бригадир пригласил летчика сесть в кабину для опробования мотора.

Продвинулись дела и у слесарей, ремонтировавших крыло и оперение. В общем, на третий день знакомый нам раненый штурмовик получил разрешение сделать пробный полет и был возвращен в строй.

Конечно, упомянутый случай ремонта самолета на фронтовом аэродроме не является типичным. В нем все сложилось благоприятно - и на аэродроме спокойно, и запасные части оказались поблизости, и помощники, и погода, словом - все к месту. Но так, к сожалению, почти никогда не бывало в действительности.

Практически то, что получило прозаическое название полевой ремонт самолетов, выглядело в значительной мере иначе. Это была нелегкая работа на открытом воздухе в любую погоду, жизнь в землянках или палатках. Были и свирепые бомбежки, и артобстрелы, и минометный огонь. Но наряду с холодом была тут всегда и радость победы, когда, взревев мощным мотором, уходил в полет еще один крестник - только что отремонтированный самолет, начиная свою вторую жизнь...

Работам по обслуживанию воинских частей, эксплуатировавших построенные нами самолеты, на заводе всегда придавалось особое значение и уделялось большое внимание. Еще перед войной наш ОЭР был укомплектован квалифицированными специалистами. Поэтому, когда Верховное Главнокомандование потребовало усилить работы по восстановлению боевой техники на фронте, наш завод смог быстро развернуть широкую сеть ремонтных бригад, охватить ими все основные участки фронтов и осуществлять восстановление большого количества поврежденных в боях самолетов. Так наши "штатские" получили постоянную "прописку" на фронтах.

Непрерывно наращивался темп выпуска самолетов Ил-2 с завода. Росло количество воинских подразделений, воевавших на "илах", росло и количество заводских бригад, обслуживавших воинские части. Был период, когда в различных армиях, штурмовых дивизиях и полках работали многие сотни наших специалистов. И то, что они делали, порой поистине граничило с чудесами.

Много писалось о необычной живучести самолета Ил-2. Некоторые машины возвращались после боевых вылетов настолько израненными, что если бы не сам факт возвращения, то и поверить в него было бы трудно. Вот эта-то живучесть "илов" и создавала надежную основу для восстановительных ремонтов, проводившихся в условиях прифронтовых аэродромов с использованием подручных средств. Одни поврежденные элементы заменялись другими, взятыми из запасных комплектов или со списанных самолетов. Мелкие повреждения устранялись тут же, на пробоины в обшивке накладывались заплаты, даже повреждения силовых элементов, включая лонжероны крыла,

ремонтировались накладкой стальных уголков... И вот уже пробный полет, после которого штурмовик занимал свое место в строю соединения.

Завод откомандировал в воинские части многие сотни своих специалистов. К авиационному штурмовому полку, одним из первых получившему штурмовики Ил-2 с нашего завода, еще в Воронеже был прикомандирован старший инженер ОЭР, бывший начальник бригады СКО Александр Сергеевич Руденко с пятью квалифицированными слесарями-универсалами. С первых же дней войны этот полк, над которым шефствовал испытательный институт ВВС, был направлен на фронт и получил боевое крещение.

Белорусское направление. Прифронтовая полоса. Авиация противника рыщет повсюду, бомбит любые аэродромы и все, что их напоминает. Полку часто приходится менять место базирования... Вспоминая те дни, Руденко мне рассказывает:

- Самолет Ли-2, перевозивший технический состав полка с одного аэродрома на другой, выгрузил нас и улетел. Только после этого выяснилось, что мы высадились на уже покинутом полком аэродроме. Оказалось, что накануне нашего прилета этот аэродром подвергся ожесточенной бомбардировке и все его оставили. Не улетели только четыре наших "ила", они были повреждены при бомбежке. Осмотр машин показал, что повреждения у них сравнительно небольшие, мы принялись за работу. Должен тебе сказать,отмечает Руденко,- что технический состав этого полка во главе с военным инженером Василием Холоповым до последнего боролся за сохранение боеспособности своих самолетов. Наша заводская бригада в полку была окружена вниманием. У заводчан с техсоставом полка установились деловые взаимоотношения, нашей работе оказывалось всяческое содействие. Так и в данном случае по заданию Холопова нам привезли необходимые запасные части, и через двое суток все четыре машины были восстановлены. Холопов связался с полком, который находился поблизости - у деревни Яковлевичи - вызвал летчиков, и те перегнали машины в часть. Мы тоже перебрались на аэродром, где обосновался полк. Правда, название "аэродром" в данном случае можно было применить чисто условно. Аэродромом служило относительно ровное поле выпас колхозного скота. Один конец этого поля упирался в лесной массив, где маскировались наши самолеты. С противоположной, западной, стороны на значительное расстояние простиралась нива. По высокой перезревшей ржи ветер гонял длинные волны... За полем - фронт. Вот в эту рожь и плюхнулся на "пузо" один из наших самолетов, с повреждением возвратившийся из боевого

вылета. Летчик пришел на КП полка, доложил обстановку. Выходило, что в лесочке, который виднелся за ржаным полем, уже могли быть враги... Выждав пару часов, кружным путем добрались до подбитого самолета. В мягкой земле быстро вырыли траншеи под шасси, выпустили ноги. К середине ночи все было готово к вытаскиванию самолета. С погашенными огнями подъехал наш тракторист и сообщил, что, пока ехал, видел, как недалеко от нас, со стороны противника, кто-то пускает ракеты в сторону упавшего самолета. Через некоторое время и мы заметили ракету, пущенную в нашу сторону из густой ржи, метров за двести от нас. Что делать? Оружия у нас нет. Все же решили прогнать или захватить ракетчика. Нас семь человек с молотками и ключами, да и "он" не знает, что мы без оружия... Пошли цепочкой по ржи, неприятно, конечно... Сто, двести метров - никого. Замкнули круг - тихо. Но пуск ракет прекратился. Вернулись к самолету, выкатили его из траншей и отбуксировали к своим в лес. Чуть забрезжил рассвет, принялись за ремонт. Пока устраняли мелкие повреждения и чинили систему выпуска шасси, Холопов привез от соседей воздушный винт. Заменили винт, опробовали мотор. При этом оказалось, что течет маслорадиатор, а запасного нет. Пришлось заглушить поврежденные соты радиатора. Так самолет и улетел на задание, а затем перелетел на дальний аэродром.

Встречи с Александром Сергеевичем всегда были интересны для меня. Помню как-то, войдя ко мне в техбюро, Руденко по моей просьбе стал рассказывать о случаях восстановления "илов" на фронте, выполненных его бригадой. А я задаю ему вопросы и делаю пометки в своей толстой рабочей тетради, куда уже записаны результаты аналогичных разговоров со многими оэровцами, возвратившимися с фронта. Безусловно, и меня и Руденко в этом разговоре интересовали многие технические подробности выполненных ими работ. Здесь эти подробности мною опущены.

- Тебе, наверное, приходилось слышать о необыкновенной живучести нашего самолета? - спрашивает меня Руденко.

- Приходилось и неоднократно.

- Так вот, пока сам не увидишь подтверждение тому, до чего же в самом деле живучий наш "ил", в некоторые случаи трудно поверить. Это его замечательное свойство рождает такую непоколебимую уверенность во всемогуществе штурмовика, что летчики на нем творят чудеса, выполняя невероятные задания. Но порой возникают ситуации, граничащие с курьезами... Возвратился один летчик с боевого задания, разгоряченный, влетел в нашу землянку и потребовал, чтобы мы срочно

подлечили его машину, так как ему необходимо немедленно вылететь снова. Дело не терпит, а все машины на заданиях... Спеша и волнуясь, он рассказал, что недалеко, на лесной поляне, он обнаружил скопление немецких автомашин, среди которых много легковых. "Не иначе, как штаб немецкого командования" - догадался летчик и решил атаковать. Зашел на поляну и открыл стрельбу из пушек. Выходя из атаки... "не заметил, что среди поляны как назло черт большую сосну посадил". Зацепил крылом за сосну, сломал ее, но и крыло немного повредил... Оказалась, что "чертова сосна" перебила передний лонжерон крыла и ее обрубок застрял в крыле, которое выведено из строя окончательно. Высокий пень этой же сосны повредил правую сторону стабилизатора... В общем, самолет мы восстановили только через двое суток, взяв крыло с давно разбитой и списанной машины.

Мне хочется обратить твое внимание,- продолжал свой рассказ Руденко,что не только погодные или природные условия определяют рабочую обстановку, в которой работают наши бригады. Понятно, что на войне главной особенностью, но и основной помехой в работе по восстановлению самолетов была фронтовая обстановка в местах, где приходилось и приходится нам работать.

В качестве еще одного примера работы нашей бригады расскажу тебе такой случай. Однажды вечером наш пораненный "ил", преследуемый фашистским истребителем, сел на свой аэродром с убранными шасси и, как говорят, привел фрица на хвосте. Аэродром враги засекли и, конечно, будут его бомбить. Поздно вечером все, кто мог, улетели на запасной аэродром. Не мог один раненый самолет, остался лежать на земле. Остались и мы с ним. Работали мы всю ночь, кстати, уже не первую, кое-кто из ребят просто с ног валился. Подняли машину на шасси, откатили на стоянку. Винт заменили, маслорадиатор тоже - инженер полка, как и во многих других случаях, обеспечил их доставку. Устранили другие мелкие повреждения. На рассвете все работы были закончены. Не отходивший от нас и помогавший нам летчик сел в кабину и запустил мотор. Как раз в этот момент мы заметили, что в боевом строю к нам приближается группа вражеских бомбардировщиков. Наш летчик прямо со стоянки "дает газ", разбегается и, прижимаясь к земле, уходит. А мы бежим в кусты и залезаем в земляную щель укрытия. И тут началось... Бомбы рвутся кругом, земля дрожит и со стенок щели сыплется на нас... Сидим, тесно прижавшись друг к другу, словно это может защитить нас от свистящего, ревущего, грохочущего металла... Наконец, улетели. Мы остались целы. Быстро

собрались. Вася, наш шофер, пригнал из леса спрятанную им там и оставшуюся невредимой нашу полуторку, и мы поехали догонять наш полк...

В конце беседы Руденко передает мне фронтовую газету "Сталинские крылья". Вся первая страница газеты под общим заголовком "Беречь материальную часть" посвящена приказу Наркома обороны о награждении летно-технического состава за сбережение, безаварийность и восстановление материальной части самолетов. Здесь же помещена статья, в которой, в частности, говорится:

"Быстрый и качественный восстановительный ремонт самолетов производит ремонтная бригада под руководством т. Руденко.

Бригада за короткое время отремонтировала десятки самолетов..."

Эта газета ложится в нашу заветную папку, в которой начинают бережно собираться отзывы о работе заводчан в воинских частях. А рядом с ней другая - "Отважные соколы", в которой напечатана статья "Наша ремонтная бригада". В статье говорилось:

"Авиаремонтная бригада, где начальником тов. Хорошин, показывает образцы в работе... Особо отличаются на ремонте самолетов мастер Борташевич, слесаря Жуков и Анохин, клепальщик Гречишников..."

Старший инженер ОЭР Алексей Захарович Хороший пришел на завод в предвоенные годы из армии в составе группы досрочно демобилизованных офицеров-специалистов. Упомянутая в статье ремонтная бригада Хорошина, в состав которой входили Борташевич, Жуков, Анохин, Гречишников, Танюшин, Гвоздев, Черкасов, уже на четвертый день войны работала на аэродроме воинской части под Быховом.

Едва успели поднять один самолет, как полку дали команду перебазироваться под Сещу. Только успели добраться до Сещи, как полк перелетел в Алсуфьево. Здесь бригаде довелось много поработать, восстановили несколько поврежденных машин. Командование полка во всем способствовало работе бригады. В ее распоряжение был выделен грузовой автомобиль с шофером-солдатом. Базируясь на Алсуфьево, бригада получала сообщения о вынужденных посадках самолетов в окрестностях и поднимала их.

- Полк очень интенсивно летал,- рассказывал автору Хорошин,- но и нес невосполнимые потери, а вследствие быстрого продвижения немцев значительная часть поврежденных самолетов полка оставалась на территории, занятой

противником... Бригаду направили в район Вязьмы в распоряжение штаба Западного фронта. Грузовик с шофером остался за нами. По пути узнали, что в Ельне базируется полк штурмовиков. Заехали в Ельню, нашли полк, а в нем шесть поврежденных машин, для восстановления которых требуются отсутствующие запасные части. Что делать?

- Посоветовавшись с командованием полка, решили ехать на своем грузовике на завод за запасными частями. Снарядили нас в дорогу, пару бочек бензина положили в кузов, продукты, большой брезент, поехали. Через двое суток - мы на заводе. Но что значит получить на заводе несколько воздушных винтов, маслорадиаторов, подкосов шасси, рулей и других агрегатов самолета, если все это идет на план, все сдается службе военного представителя, который пунктуально отчитывается перед управлением воздушных сил? Начальник производства А. Белянский, прочтя письмо-просьбу командования ельнинского полка и выслушав мой рассказ,- продолжает Хороший,- отдал команду о выдаче необходимых запасных частей. В тот же день мы выехали назад в полк, в Ельню, где ожидали нашей помощи поврежденные "илы". Все они вскоре вернулись в строй. А мы последовали в район Вязьмы, куда имели направление. Стоит отметить,- говорит Алексей Захарович,- что наша ремонтная экспедиция, со стороны глядя, представляла собой довольно экзотическую картину. На заводе нам выдали черные кожаные рубашки. В полку мы получили форменные пилотки. Наш военный грузовик с шофером-солдатом выдавал нашу принадлежность к воинской части, но к какой, какого рода войск? И еще одна деталь. При подъемах самолетов нередко приходится применять деревянную вагу - это гладко обструганное бревно, по длине не умещавшееся в кузове автомобиля. Конец этого бревна, метра на полтора выступавший за задний борт грузовика, ребята зачехлили брезентом на манер орудийного ствола...

Помнится, в Вязьму приехали к вечеру. Но как найти штаб фронта? Спрашивать бесполезно, решили следовать "по проводам", то есть ехать туда, куда идет больше телеграфных и телефонных проводов. Провода привели нас в красивый лесопарк, в глубине которого стоял хорошо замаскированный великолепный дом, видимо, чье-то бывшее имение. В лесу масса замаскированной техники, люди в землянках. В светлое время суток на дорогах никакого движения... Нашли инженера армии, который откомандировал нас в район Западной Двины. Линия фронта там одно время проходила как раз по реке. Полк штурмовиков базировался неподалеку, а наши артиллерийские батареи располагались почти на самом берегу. Вот туда и

приземлился один наш "ил", едва перетянув через реку. Плюхнулся с убранным шасси, картина знакомая, но обстановка для ремонта машины не лучшая... В то время, когда мы занимались постановкой самолета на ноги, артиллеристы через наши головы обстреливали вражеский берег... Подняли эту машину, благополучно отбуксировали ее в расположение полка и там отремонтировали. Здесь нашей бригаде,- продолжает рассказывать Хороший,- впервые пришлось выправлять лопасти воздушного винта... кувалдой. Запасного винта не было, что делать? И мы решились на такую крайнюю меру. Винт разобрали и каждую лопасть выправляли отдельно, причем наковальней служил пень. Операция прошла довольно успешно, заметной тряски мотора выправленный винт не вызвал. Позднее эту операцию и мы и другие наши бригады применяли не раз. Конечно, с позиций теоретических такой способ ремонта воздушного винта выглядит недопустимо примитивным. А практически цель достигалась - самолеты улетали воевать...

С первых дней войны работала в воинских частях бригада ремонтников Александра Гавриловича Беляева. Под стать своему опытному командиру подобрался и весь небольшой, но монолитный коллектив: В. Епишев, Д. Петраков, И. Гурынов, Н. Андриенко. Каждый слесарь-универсал, подлинный мастер на все руки. Этой бригаде особенно повезло. В конце войны мы проследили по карте, посчитали и получилось, что бригада Беляева прошла, проехала, пролетела и проплыла более двадцати тысяч километров, обслуживая воинские части. На ее счету около двух с половиной сотен возвращенных в строй штурмовиков Ил-2.

Бригада Беляева была прикомандирована к 9-му штурмовому авиаполку Краснознаменного Балтийского флота. Около полутора месяцев полк, базировавшийся на аэродроме Каменка, отбивал атаки гитлеровцев на город Ленина. Два десятка самолетов вернули в строй беляевцы в Каменке.

Но вот полк переместился на "пятачок" в районе Таллина. Бригаде предложено добираться туда на барже через Кронштадт. Поплыли. Несколько раз попадали под артиллерийский обстрел, но добрались благополучно. С "пятачка" моряки-штурмовики действовали весьма активно. Работали и по сухопутным, и, главным образом, по морским целям - плавучим средствам врага. Здесь бригада выпустила в полет около тридцати машин, из которых несколько отремонтировали капитально.

Затем - снова переезд, и три долгих месяца на острове Эйзель. Остров часто подвергался бомбежкам, и работать приходилось под вражеским огнем. Полк пополнился новыми машинами. "Илы" работали непрерывно, и ремонтникам забот

хватало...

Далее пошли уже более частые смены городов: Эльбинг, Мариенбург, Даугавпилс... Да всех и не перечислишь.

- А как вы, один из старейших бортмехаников ЛИСа, стали оэровцем? спрашиваю я у М. А. Корсунского.

- Очень просто,- отвечает он.- По окончании сборки и сдачи самолетов, прибывших с новой площадки в Москву эшелонами, вместо ожидавшегося нами возвращения на завод мы оказались в воинской части на калининском участке фронта. Наша группа в составе А. Изжердова, В. Стукалова, В. Хигера и И. Тишина получила задание направиться в авиаполк штурмовиков для оказания технической помощи. Практически нам, что называется с ходу, пришлось заняться восстановлением поврежденных в боях штурмовиков на аэродроме близ деревни Мигалово. Февраль да и март 1942 года, как известно, отличались знатными морозами, особенно чувствительными при работе с металлом. Запасных деталей и агрегатов не хватало,- вспоминает Корсунский,- приходилось изобретать, комбинировать по месту, но машины мы в строй неизменно возвращали... Едва мы успели возвратиться на завод с калининского направления, как я получил указание отправиться в другую воинскую часть, расположенную под Харьковом, в районе Мерефы. Вместе со мной поехали слесари Г. Соловьев, М. Эктов, Е. Котельников и В. Казьмин. Запомнился нам этот весенний месяц в Мерефе... Свое рабочее место бригада оборудовала в овражке, сразу за границей аэродрома, недалеко от деревни. Стащили туда два поврежденных самолета и принялись их ремонтировать. Весна набирала силу. Недалеко от нас, в овражке, рос густой кустарник, переходящий в лесок. Там нарубили мы деревьев и густо замаскировали нашу "рембазу", так как немецкие самолеты были частыми гостями в том районе. Приступили к ремонту. У одного штурмовика зенитным снарядом было сильно повреждено крыло, перебит задний лонжерон в районе установки реактивных орудий. Запасного крыла не было, и пришлось нам сращивать перебитый лонжерон, укреплять его уголковым железом, найденным в деревенской кузнице. Все обошлось благополучно, машина летала после ремонта, как говорил летчик, не хуже прежнего.

Любопытна и "одиссея", которую совершила бригада Петра Яковлевича Зюбанова. Летом 1942 года особый штурмовой авиаполк вылетел на фронт с одного из аэродромов формирования. Курс - район Новороссийска. Прикомандированная к этому полку заводская бригада Зюбанова в составе Еремина, Бавкуницкого, Паршина, Головенко вылетела следом за полком на самолете ТБ-3, тяжело нагруженным

имуществом полка. Базой этого полка стал малоприметный аэродром в горном районе, откуда "илы" летали громить фашистов под Новороссийском и Моздоком. На этом же аэродроме заводчане и "лечили" раненых штурмовиков. Но приходилось выезжать и на места вынужденных посадок поврежденных в боях машин.

- Помнится,- рассказывал автору Зюбанов,- одну машину мы подняли под самым Новороссийском, недалеко от передовой. А вот тот "ил", который вынужден был сесть с убранным шасси в балке неподалеку от аэродрома полка истребителей, на месте нам отремонтировать не удалось. Гитлеровцы нащупали эту балочку и устроили нам такой "концерт", что мы до сих пор удивляемся, как остались целы...

Как ни берегли технику в полку, как ни поддерживали ее в исправном состоянии техсостав и заводчане, но бои были жестокие, и полк постепенно "таял". Пришло время бригаде возвращаться на завод за новым назначением. Казалось бы, простое дело - садись в поезд и отправляйся. Но идет война, немец рвется на Кавказ, все дороги перерезаны. И поехали наши зюбановцы... в Батуми, оттуда в Баку, на пароме через Каспий, из Красноза-водска по железной дороге через Ташкент добрались домой. Около месяца "путешествовали".

...Передо мной газета "Черноморский летчик" от 14 ноября 1944 года. В ней напечатан приказ командующего Черноморским флотом адмирала Октябрьского (No 142) о награждении мастера ОЭР В. В. Казьмина орденом Красной Звезды и слесарей этой бригады Горденина и Каширина медалями "За- боевые заслуги". В характеристике бригады, присланной на имя директора завода командованием ВВС ЧФ, говорится: "...Враг упорно защищался, предчувствуя свою гибель. На пути "илов" вставали сплошные разрывы зенитных снарядов... В этой ожесточенной борьбе "илы" имели серьезные повреждения. Нужно было быстро вводить их в строй. По нашему вызову прибыла к началу октября 1943 года бригада из пяти человек, руководимая мастером тов. Казьминым в составе слесарей тт. Винокурова, Ермолова, Горденина и Каширина.

Эта бригада попала на черноморье в горячую пору. Пришлось организовывать ремонт в трудных условиях на аэродромах, только что освобожденных от врага.

Все там было разрушено. В условиях дождя и неприспособленности, днем и ночью, не считаясь со временем, в трудных бытовых условиях бригада сумела быстро организовать работу и выпускать из ремонта досрочно и качественно отремонтированные самолеты.

За короткий срок бригада завоевала заслуженный авторитет своей отличной работой. Тов. Казьмин стал любимцем офицеров, инженеров и техников, подлинным "доктором", лечившим быстро их боевые машины.

Победный путь от Геленджика через аэродромы Тамани, Крыма, Мелитопольщины, Одессы и до аэродромов Румынии прошла бригада тов. Казьмина с частями ВВС ЧФ.

За этот период бригадой досрочно и высококачественно восстановлено 79 боевых машин, из них 36 аварийно-восстановительным ремонтом. Большую практическую помощь тов. Казьмин и его бригада оказали в обучении специалистов ПАРМов и мастерских грамотному и умелому ремонту...

...Вся бригада будет награждена медалями "За оборону Кавказа". Эта награда заслужена ими достойным трудом в боевой обстановке. Приятно работать совместно с такими патриотами нашей Родины, как тт. Казьмин, Каширин, Гарденин и другие.

От лица командования ВВС ЧФ и всего инженерно-технического состава благодарим Вас и всю бригаду за отличную работу".

Аналогичные отзывы и характеристики присылали на завод командиры десятков других воинских подразделений. Вот прекрасный отзыв командования одной из частей 1-го Украинского фронта о работе бригады Пономарева. Из Прибалтики обширный отзыв и благодарность за отличную работу бригады Винюкова заканчивается сообщением о награждении членов этой бригады.

Только за 1944 год бригада А. Н. Каширина в составе Широкова, Сердюкова, Плотникова, Гришина, Танюшина, Мельгунова, Борисова, Рудавина восстановила в частях 3-го Украинского фронта 125 самолетов-штурмовиков. А всего за время войны этой бригадой восстановлено двести пятьдесят три штурмовика.

Старший инженер 9-й Гвардейской штурмовой авиационной Красноградской Краснознаменной ордена Суворова дивизии А. Смуков следующими словами охарактеризовал работу бригады А. Н. Каширина:

"...В напряженные дни боев на различных фронтах от Белгорода до Дрездена личный состав бригады работал сутками, невзирая на климатические и атмосферные условия, ремонтируя поврежденную материальную часть на полевых аэродромах и в местах вынужденных посадок подбитых зенитной артиллерией и истребителями противника самолетов, тем самым оказывая командованию помощь в выполнении поставленных боевых задач".

Бригада Ивана Ивановича Матвеева в составе Ф. Кириченко, К. Гуляева, А. Никонова, Ф. Севастьянова прошла боевой путь от Сталинграда до Восточной Пруссии. Восстановила 465 самолетов. Обширный похвальный отзыв о работе этой бригады прислал на завод командир 807-го штурмового авиационного Севастопольского полка подполковник Каланда.

На Карельском фронте трудилась бригада Константина Николаевича Сошника, в которую входили Чаплыгин, Гаврилов, Строганов, Щербашин, Завалкин, Михайленко. Восстановила 157 самолетов.

Константин Федорович Борташевич возглавлял бригаду в составе Алехина, Логунова, Миркина, Пономаренко, Садовского. Бригада обслуживала штурмовые авиаполки на многих фронтах от Сталинграда до Германии. Восстановила триста восемьдесят один самолет.

В различных авиачастях на Украине работала бригада Петра Ивановича Бортникова, куда входили слесари Кривцов, Никульшин, Папанин, Стишкин. Много штурмовиков обрели вторую жизнь в результате трудов этой бригады.

С мастером П. Я. Лимарем в частях 17-й воздушной армии работали Морозов, Анненков, Золотарев, Крюков, Терских. Ими восстановлено девяносто пять самолетов.

"Поврежденные самолеты возвращаются в строй" - так озаглавила "Правда" статью в номере от 10 февраля 1944 года. В ней говорилось:

"...За время Отечественной войны отдел эксплуатации и ремонта завода, где директором т. Белянский, проделал большую работу в помощь нашей героической Красной Армии. Многие из восстановленных самолетов отремонтированы и введены в строй на передовых, зачастую на той же площадке, с которой соединение совершало свои боевые вылеты.

Большая часть личного состава ОЭР завода состоит из старых кадровиков. Одним из лучших мастеров заслуженно считается тов. Борташевич, с начала войны работающий со своей бригадой на различных фронтах. Много боевых вылетов на разгром гитлеровских полчищ под Сталинградом совершили советские летчики на самолетах, отремонтированных бригадой Борташевича.

Не один десяток машин восстановила на аэродромах различных фронтов бригада под руководством тов. Матвеева. Приказом по армии тов. Матвеев награжден орденом Красной Звезды. Слесарь его бригады тов. Алехин также награжден орденом Красной Звезды..."

Рассказывая о работе бригад ОЭР завода на фронтах, я

приводил цифры отремонтированных ими самолетов. Откуда брались эти цифры, насколько они официальны, можно ли им верить?

Для ответа на этот вопрос скажем, что Наркомат авиационной промышленности СССР уже с начала 1942 года планировал заводу полевой ремонт самолетов Ил-2 как отдельную, самостоятельную и обязательную работу, за выполнение которой необходимо было также официально отчитываться, как и за выполнение плана выпуска самолетов с завода.

В заводских архивах сохранился весьма любопытный и значимый документ официальный отчет о работе ОЭР завода за годы Отечественной войны.

В отчете показано, что за время войны заводские рембригады вернули в строй 6079 самолетов. В подавляющем большинстве это были штурмовики Ил-2, восстановленные на фронтах. На заводе из этого количества было отремонтировано только 346 самолетов.

Огромность этого итога трудно переоценить. Шесть тысяч самолетов - это около пятнадцати процентов всего количества штурмовиков Ил-2, построенных в стране за годы войны. По существу это были как бы дополнительно построенные машины. Не случайно говорили, что завод No 18 открыл свой филиал в действующей армии...

Четыреста пятьдесят шесть воинских частей и соединений ВВС обслужили бригады завода, работая практически во всех воздушных армиях, на всех фронтах, во всех флотах. 171 работник ОЭР во время войны награжден правительственными наградами. Их общее число превышает пять сотен.

Более сорока одной тысячи штурмовиков Ильюшина построила наша промышленность за годы войны. И на большей части машин из этой армады стояли номера славного завода No 18.

К этой весьма внушительной цифре, как и сам штурмовик, не имевшей себе равной ни в одном воздушном флоте, мы смело можем приплюсовать указанные тысячи самолетов, восстановленных рембригадами завода No 18 на фронтах.

Великолепные сами по себе, эти количественные характеристики дают нам возможность представить грандиозность советской штурмовой авиации - одного из активнейших родов войск Великой Отечественной войны.

Огромная армия замечательных летчиков-штурмовиков вписала много славных дел на страницы истории невиданной войны.

Среди них большое количество Героев и дважды Героев Советского Союза. "Правда" отмечает: "...Приведем только такой факт. Каждый третий летчик, удостоенный звания Героя Советского Союза в годы войны,- штурмовик..."

Здесь мне хотелось бы назвать имена хотя бы некоторых штурмовиков-кавалеров Золотой Звезды - гордости нашего народа.

Герой Советского Союза летчик Василий Борисович Емельяненко принадлежит к числу тех, кто первыми повели "илы" на борьбу с врагом. Десятки боевых вылетов на различных участках фронтов, куда направлялся славный 7-й гвардейский штурмовой авиаполк, где служил Емельяненко. Полк, который вырастил семнадцать Героев Советского Союза!

Выше приведена одна из фронтовых корреспонденции с фамилией Степаняна - легендарного летчика штурмовой авиации Краснознаменного Балтийского флота. Еще в октябре 1942 года политуправление Балтийского флота выпустило листовку следующего содержания:

"Отважный летчик штурмовой авиации орденоносец Степанян. Он и действовавшие под его руководством летчики-штурмовики уничтожили 6 фашистских кораблей, 25 танков, свыше сотни автомашин с войсками и грузами.., более 90 зенитных орудий и около пяти тысяч фашистских солдат и офицеров..."

Летчик Степанян продолжал успешно сражаться с врагом, виртуозно владея штурмовиком Ил-2, стал командиром крупного соединения штурмовиков, был удостоен звания Героя Советского Союза. Продолжая нещадно бить врагов, Нельсон Георгиевич Степанян за особые боевые заслуги был награжден второй медалью Золотая Звезда.

Георгия Тимофеевича Берегового знает весь мир. Но здесь мне хотелось бы отметить то обстоятельство, что заслуженный летчик-испытатель, летчик-космонавт СССР, дважды Герой Советского Союза, генерал-майор авиации Г. Т. Береговой - воспитанник штурмовой авиации. Сто восемьдесят пять боевых вылетов на Ил-2 было весомым вкладом Георгия Тимофеевича Берегового в нашу победу над фашизмом.

Из механического цеха нашего завода, от токарного станка, был призван в армию Федор Ильич Садчиков. Его направили в военное авиационное училище. А на фронт, в 826-й штурмовой авиаполк 335-й дивизии старший сержант Садчиков попал только в августе 1943 года.

С первых же сражений молодой летчик-штурмовик показал себя отважным и смекалистым бойцом. Он быстро завоевал

авторитет и уважение товарищей, стал заместителем командира эскадрильи.

Сто семьдесят восемь боевых вылетов на штурмовике, построенном его родным заводом. Десятки уничтоженных вражеских танков, автомашин, орудий, самолетов и другой техники врага - таков итог ратного труда, за который Федор Ильич Садчиков был удостоен звания Героя Советского Союза.

Летчиком-штурмовиком стал и воспитанник заводского техникума Николай Алексеевич Соболев. На четырех фронтах его Ил-2 громил захватчиков, уничтожал их технику. Не довелось ему строить "илы", но зато он славно на них сражался и стал Героем Советского Союза...

...Отгремели сражения Великой Отечественной войны. Ее участники и подвиги, совершенные ими, стали легендарными. Возникла необходимость, чтобы сами герои-фронтовики написали о себе и ратных делах своих товарищей. В настоящее время можно с удовлетворением сказать, что это пожелание успешно выполняется. На наших книжных полках уже имеется ряд книг, принадлежащих перу тех, кто водил "летающие танки" в огневые, сокрушающие атаки.

Среди них выдающееся место занимает замечательный труд Героя Советского Союза летчика-штурмовика Василия Борисовича Емельяненко "В военном воздухе суровом".

Это - книга о людях и славных боевых делах 7-го гвардейского полка, в котором воевал сам автор. Того авиаполка, который одним из первых получил на вооружение самолеты Ил-2. Живой, увлекательный рассказ о фронтовых буднях и заботах, радостях и огорчениях, победах и потерях - о всей многогранной жизни родного полка.

Кстати, летчики этого же 7-го гвардейского штурмового авиаполка были одними из первых, кого вооружили новыми штурмовиками Ил-10. В книге Емельяненко мы находим соответствующую запись по этому поводу.

Георгий Тимофеевич Береговой свою книгу назвал "Угол атаки". Много страниц этой поучительной книги посвящено военным годам, тяжелому ратному труду штурмовой авиации. Очень ценными являются воспоминания Берегового о боевых действиях штурмовиков в исторической битве на Курской дуге.

Герой Советского Союза маршал авиации С. И. Руденко, во время сражений на Курской дуге командовавший 16-й воздушной армией, пишет: "...основными объектами авиации являлись немецко-фашистские танки, для поражения которых весьма успешно применялись противотанковые бомбы кумулятивного действия ПТАБ-2,5 и ПТАБ-1,5. В бомбоотсеки каждого самолета

загружалось до 200 таких бомб. При бомбометании по танкам эскадрилья штурмовиков создавала большую зону поражения. Вот почему нашу штурмовую авиацию вместе с противотанковой артиллерией по праву можно считать одним из основных средств борьбы с немецкими танками. Это обстоятельство не могли не отметить даже наши враги. Начальник штаба 48-го немецкого корпуса генерал Меллентин, вспоминая битву под Курском, писал: "Многие танки стали жертвой советской авиации..."

Многие наши полководцы и крупные военные начальники в своих воспоминаниях об Отечественной войне отмечают большую эффективность действий штурмовой авиации. Например, добрые слова в адрес воинов, сражавшихся на "летающем танке", находим мы в книге Маршала Советского Союза А. М. Василевского: "...Хочу упомянуть об отличной работе авиации 1-й воздушной армий генерала Т. Т. Хрюкина, в значительной мере проходившей на моих глазах... Невзирая на плохую погоду, за четверть часа до начала атаки самолеты нанесли массированный удар по переднему краю обороны противника на участке 11-й гвардейской армии. С началом атаки бомбардировщики и штурмовики перенесли удары в глубину обороны. Штурмовики удачно сопровождали продвижение пехоты и танков, поражая огневые средства и живую силу фашистов. А когда 5-я армия встретила серьезное сопротивление у Богушевска, то девяносто Пе-2 и сто восемьдесят Ил-2, изменив маршрут, повернули к Богушевску и отлично выполнили задание, облегчив наземным войскам овладение районом..."

* * *

Считаю необходимым еще раз напомнить знакомые многим имена крупных военных начальников - создателей и руководителей советской штурмовой авиации, опубликованные в книге, написанной коллективом военных специалистов:

"...В годы войны выросли талантливые генералы и офицеры, умело руководившие частями и соединениями штурмовой авиации. Среди них командиры штурмовых корпусов В. И. Аладинский, Г. Ф. Байдуков, М. И. Горлаченко, И. В. Крупский, Н. П. Каманин, В. В. Ненейшвили, Б. К. Токарев, О. В. Толстиков, В. Г. Рязанов, В. В. Степичев, С. В. Слюсарев, В. М. Филин...

Благодаря их умелому руководству, мужеству и героизму и отличной боевой выучке советских летчиков штурмовая авиация в битвах под Москвой и на Волге, под Курском и Харьковом, в Донбассе и под Воронежем, в Севастополе, Одессе, Новороссийске, на Днепре и Немане, под Минском и Ленинградом, на Висле, Дунае и Одере, под Будапештом и Веной, в Берлине и Праге, во многих жестоких боях с ненавистным

врагом внесла достойный вклад в дело победы советского народа над фашистскими захватчиками. Созданная в нашей стране штурмовая авиация приобрела в Великой Отечественной войне большое значение. Она заняла прочное место среди других родов нашей авиации, стала основным средством воздушной поддержки сухопутных войск на поле боя..."

Да, многолетние военные действия, весь богатейший опыт боевого применения бронированного штурмовика на всех театрах Великой Отечественной войны блестяще доказали предвидения замечательного творца "летающего танка", Генерального конструктора, трижды Героя Социалистического Труда, академика Сергея Владимировича Ильюшина, создавшего грозное "оружие победы", как справедливо назвала самолет Ил-2 газета "Правда" 16 августа 1944 года.

Глава восьмая. Родной завод

Каждому, кто когда-либо возвращался после длительного отсутствия в родные места, на свой завод, в город, где до этого долго жил, понятно будет волнение, с которым я подходил к своему родному заводу на новой площадке. Не был я здесь около четверти века. Конечно, я не узнал окрестностей завода, где вместо бараков и узких проездов раскинул свои новостройки прекрасный город с широкими асфальтированными улицами.

Конечно, меня поразило обилие транспорта на этих просторных магистралях. Потребовалось некоторое время, чтобы, как говорится, прийти в себя от впечатлений. Но вот и заводские проходные. Тоже новые - каменные, светлые. Солидный въезд на территорию завода. Широкий проспект - такой зеленый и тенистый, что с проезжей части с трудом просматриваются корпуса цехов, приводит нас на главную площадь, в центре которой стоит памятник М. Б. Шенкману, поставленный в 1942 году. Памятник опрятен, ухожен, у подножия цветы.

Направляемся к главному корпусу. Подъезд к директорскому входу, как мы называли эти двери, густо зарос высокими елями. А когда мы вышли из их густой тени на светлый участок правой стоянки автомашин, я замер от неожиданности. Распластав знакомые крылья на фоне цветочной клумбы, на площадке стоял он - наш прославленный герой, защитник Родины, в прошлом гроза фашистских захватчиков - наш штурмовик Ил-2!

Не бутафория, не макет или модель, а настоящий, боевой самолет в натуральном виде.

- Вот это и есть тот сюрприз, о котором я вам намекал в письме,говорит встретивший меня у проходных Петр Тимофеевич Ересько, явно довольный впечатлением, которое произвел на меня штурмовик на территории завода.

Никогда я не думал, что встреча со старым самолетом принесет мне столько радости и волнений, какие могут только подняться в груди лишь при встрече с другом. Я ходил вокруг него, осторожно ощупывая каждую деталь, поглаживая броню, убеждаясь, что не только бронекорпус, не только шасси и воздушный винт, но и пушки, стволы которых торчали из крыльев, но и "эрэсы", установленные под крыльями штурмовика,- все что ни на есть самое настоящее, "его".

Четверть века я не видел живого самолета Ил-2, казалось бы, что многое должно было стереться в памяти. Я ходил вокруг машины и каждый ее агрегат, видимый элемент воскрешал в памяти эпизоды, связанные с ними... По ходу дела я буквально засыпал Ересько вопросами, откуда эта машина, для чего ее сюда привезли, почему именно здесь поставили?..

Обстоятельный Петр Тимофеевич привел меня в свой "кабинет" - помещение будущего музея трудовой славы завода - и рассказал следующую историю появления этого "ила" на заводе.

- У комиссии ветеранов, собиравшей материалы по истории нашего предприятия, давно возникла идея построить на заводе монумент в виде натурного Ил-2 на постаменте. Идея всесторонне обсуждалась, критиковалась, но в конце концов была принята к исполнению.

Естественно, первым стал вопрос: где взять сам штурмовик? Запросили ближайшие воинские части, получили ответ - нет. Обратились в школы летчиков - нет. Наконец, поехали в Управление военной авиации с просьбой: посоветуйте, где добыть один штурмовик Ильюшина для таких-то целей. Получили ответ, что ничем помочь, к сожалению, не могут; такого адреса попросту нет. Все самолеты Ил-2 давно списаны и сданы в металлолом. Казалось, что положение складывается самое безнадежное,- продолжает Ересько,- но мы, ветераны, и здесь не отступили. Были задействованы все старые связи, фронтовая, нержавеющая дружба. И вот пришла весточка из далекой Карелии: лежат там в труднодоступных местах разные самолеты со времен войны. Может быть, среди них и тот, который вы ищите, приезжайте, поглядите... Поехали.

Рассказ продолжает Валерий Григорьевич Быков - активный молодой человек, недавний вожак заводского комсомола, которому и была поручена разведка в Карелии:

- Командование местных воинских частей с большим вниманием отнеслось к поискам штурмовика. В различных районах Карелии нами были осмотрены останки около двух десятков различных самолетов и отечественных и иностранных. Находились среди них и "илы", но или сильно поврежденные, или

в местах весьма труднодоступных, например на дне одного глубокого озера. И вот, когда уже надежд найти подходящий самолет оставалось немного, на глаза попалась статья в петрозаводской газете. В ней говорилось, что, разыскивая материалы для местного музея Отечественной войны, комсомольцы обнаружили в районе Кандалакши самолет Ил-2, лежащий на одном из болот недалеко от озера Ори-ярви. Поспешили туда, добрались до самолета. Он самый - штурмовик Ил-2, детище нашего завода. Видимо, пришлось его летчику идти на вынужденную посадку, но посадил он машину так, что не очень повредил ее.

Значительно больших разрушений мы ожидали от времени - ведь этот "ил" представлял собой уникальный экспонат, тридцать лет "хранившийся" на болоте... Но "Илюша" и здесь выстоял. Восновном он остался тем же крепышом, охотно поддающимся восстановлению.

Теперь задача - как его отсюда забрать.

Дирекция поручила выполнение этой операции старейшему мастеру-оэровцу Евгению Андреевичу Капустнику. Вместе с Быковым они отправились в экспедицию по транспортировке уникального "ила".

- Понятно, что для транспортировки самолет прежде всего требовалось разобрать,- продолжает рассказывать Быков.- Конечно, на болоте выполнять эту работу не ахти как удобно, тем более, что многие болты сильно заржавели. Но с этим справились быстро. Евгений Андреевич тряхнул стариной - изыскивал такие приемы работы, которые, даже в тех условиях, оказались весьма эффективными. В местном леспромхозе, когда узнали о цели нашей экспедиции, нашлось много добровольных, бескорыстных помощников. Руководители хозяйства выделили трелевочный трактор. Сколотили волокушу и на ней перетащили фюзеляж, крылья и другие агрегаты самолета к озеру Ориярви. На берегу озера наши помощники связали солидный бревенчатый плот. Погрузили мы агрегаты штурмовика на плот, основательно их закрепили и на буксире за катером благополучно переплыли через это большое и довольно бурное озеро. На берегу озера появились тягачи и приняли агрегаты "ила" в свои кузова. Добрались до железнодорожной станции Алакуртти, погрузились в вагоны и - домой.

Весть о прибытии на завод нашего старого детища каким-то образом дошла до цехов. В ангар, куда привезли для восстановления агрегаты самолета, стали заходить ветераны заводского коллектива. По тому, как теплели их глаза, как подергивались пальцы рук, оглаживавших многострадальный

штурмовик, было видно, сколь дорого им это их творение, как много в их жизни связано с этой машиной...

Пришел и наш старейший летчик-испытатель Герой Советского Союза Константин Константинович Рыков. Отыскал заводской номер самолета - 1872932 - заглянул в свою заветную книжечку и объявил:

- А ведь этот штурмовик я облетывал в ноябре 1942 года.

Так, через три десятилетия состоялась встреча самолета-бойца с его крестным отцом.

На этом удивительные встречи с найденным самолетом не закончились. Оказалось, что жив летчик, воевавший на этом "иле", зовут его Константин Михайлович Котляревский. Обещал приехать на завод.

А когда Быков с Капустником оформляли в Министерстве документы на перевозку самолета из Карелии, то обнаружился еще один человек, лично знакомый с этим нашим "илом". Им оказался ведущий инженер Главного управления Николай Васильевич Боровков. Во время войны он был командиром звена 828-го штурмового авиаполка, в который входил найденный Ил-2...

Беседуем с Боровковым и устанавливаем следующие подробности. Полк, где он служил, в начале 1943 года получил первую партию - восемь штук штурмовиков Ил-2. Осваивать новую технику выделили лучших летчиков полка во главе с командиром эскадрильи старшим лейтенантом Николаем Кукушкиным.

Вскоре восьмерка получила боевое задание нанести штурмовой удар по аэродрому Алакуртти, на котором базировалось крупное фашистское бомбардировочное соединение с большим количеством истребителей прикрытия. По данным разведки, кроме истребителей, аэродром охраняли до 700 стволов орудий и пулеметов, и захватчики, вероятно, чувствуя себя в полной безопасности, даже не маскировали свои самолеты на стоянках.

Длинные ряды этих машин со свастиками на хвостах и увидели наши штурмовики, когда ранним мартовским утром внезапно обрушили огонь своих пушек, реактивных снарядов и бомб на Алакуртти.

На самолетных стоянках забушевало море огня - горели подготовленные к боевым вылетам вражеские самолеты. Рвались бомбы, подвешенные под "юнкерсами", разнося их в клочья и подрывая соседние машины. Черный дым закрыл взорванное бензохранилище...

Кукушкин подал команду на повторную атаку, и вот здесь

эскадрилью встретила стена огня зенитных батарей.

Прямым попаданием сбит ведущий - комэск. На глазах товарищей он направил свой "ил" на линейку "юнкерсов"...

В воздухе взорвался самолет старшего лейтенанта Виктора Кривошеева, видно, несколько снарядов угодили в его машину. Летевший рядом штурмовик лейтенанта Боровкова подбросило взрывной волной, но он остался в строю.

Бил из пушек и пулеметов, пока не врезался в батарею зениток самолет лейтенанта Зиновия Левицкого...

- Сто шестьдесят восемь боевых вылетов на самолете Ил-2 совершил я за время войны,- говорит Николай Васильевич,- но штурмовка Алакуртти запомнилась мне как самая страшная, но и наиболее эффективная операция с моим участием. По самым скромным оценкам, нами было уничтожено более сорока вражеских самолетов и взорван склад горючего.

Отбиваясь от своры "мессеров", с боем отходили к линии фронта оставшиеся пять штурмовиков. Дымил подбитый самолет Кости Котляревского. Едва воздушный стрелок Евгений Мухин доложил, что у него закончились патроны, как "мессер" длинной очередью скосил Женю...

Не дотянув несколько километров до линии фронта, в районе озера Ориярви Котляревский посадил свой подбитый "ил" на заснеженное болото. Мухин был мертв.

Проваливаясь в снег между болотными кочками, временами теряя сознание от боли в раненой ноге и разбитой при посадке голове, Котляревский пополз к линии фронта и добрался до своих.

А самолет его, как мы знаем, через тридцать с лишним лет вновь оказался на родном заводе...

- А как же с монументом, когда и где он будет построен? Этот вопрос я задал нынешнему директору завода при встрече с ним, когда мы беседовали с ним о военных годах.

- С монументом не все оказалось так просто, как представлялось нам,отвечает директор.- После того, как мы восстановили самолет Ил-2, возникло несколько проблем: во-первых, для того, чтобы самолет мог простоять на открытом воздухе невредимым длительное время, его необходимо должным образом законсервировать, что само по себе было уже не малой проблемой. Во-вторых - вопросы организационные и, наконец,- связанные с архитектурным оформлением монумента.

В разработке нашего проекта монумента приняли участие многие заводчане, проводился своего рода конкурс. Лучшие предложения были выставлены для всеобщего обозрения и критики. В результате этой вдумчивой работы проект памятника

был выбран. Он, как нам казалось, отвечал всем требованиям и хорошо вписывался в намеченную площадку на территории завода. Здесь он ежедневно мог напоминать каждому заводчанину о трудовом подвиге коллектива, вызывать желание самому стать достойным этого подвига. Дирекция и партком обратились к городским властям с просьбой утвердить проект монумента, предлагая установить его у ворот завода. И совершенно неожиданно для себя мы получили отказ...

- Почему отказ? - изумился я,- неужели нашлись люди?..

- Нет, нет,- поспешил с улыбкой успокоить меня директор,- не вообще отказ, в постройке монумента, за эту инициативу нас похвалили. Возражение касалось установки его у наших ворот, тем более - на территории завода. Нам доказали, и мы согласились с тем, что столь солидный и многозначащий монумент должен быть установлен на центральной площади нашего района. Он должен символизировать трудовой вклад трудящихся всего района в дело победы над гитлеровцами - ведь многие окрестные предприятия помогали нам строить грозные Ил-2. Этот монумент должен стать тем историческим, священным местом, где могут вступать в жизнь поколения молодых строителей коммунизма, защитников Родины. Здесь могут проходить торжественные линейки пионеров, прием в комсомол... Вот какая судьба ожидает нашего прекрасного сокола в ближайшее время, - заканчивает ответ на мой вопрос директор завода.

Беседа с директором продолжается. Она происходит в знакомом кабинете. Том самом, где ночью холодного декабря 1941-го читалась жесткая телеграмма Сталина... Том самом, куда директор А. А. Белянский, вернувшись после очередного вызова в Москву, вошел в новеньком генеральском мундире и в котором он установил навечно завоеванное, оставленное за заводом Красное знамя Государственного Комитета Обороны... Том самом, где пост директора завода от Белянского принял старейший работник завода М. А. Ельшин, в свою очередь передавший жезл правления заводом также воспитаннику и старейшему кадровику коллектива нынешнему директору завода.

Как видим, традиция "поменьше варягов в руководстве", установившаяся на заводе более тридцати лет назад, живет и по сей день.

С самолета Ил-2, привезенного из Карелии, разговор незаметно переходит на заводских летчиков, на летно-испытательную станцию.

- Как заместителю начальника цеха, а позже - его начальнику мне приходилось постоянно бывать на оперативных совещаниях у

руководства завода, - вспоминает директор. - И несмотря на то, что во всех наших цехах в то время напряжение в работе было также очень высоким, меня всегда поражала безупречная работа нашей летной станции при ее колоссальной нагрузке...

Далее наш разговор переходит на тему о руководителях подразделений и служб завода во время войны. Одного за другим мы перебираем в памяти начальников цехов и отделов завода, отмечаем запомнившиеся нам его особенности. И сейчас, по прошествии трех десятилетий, замечаем, как много общего было у тогдашних руководителей заводских подразделений.

Общей для подавляющего числа руководителей была молодость.

Общей чертой всех без исключения руководителей на заводе было высокое чувство ответственности за свои участки.

Общей была какая-то одержимость своими делами, влюбленность в них, желание сделать все как можно лучше.

Впрочем, последнее обстоятельство было характерно не только для руководителей подразделений завода, но и для очень многих работников цехов и отделов, независимо от их должности.

Смертельная опасность, нависшая над страной в июне 1941 г., хорошо понималась всеми людьми, ощущалась каждым из нас, заставляла работать на своих рабочих местах с полной отдачей. Этот самоотверженный труд во имя святой цели - быстрейшего разгрома врага, во имя изгнания захватчиков из родных городов и сел, во имя освобождения Родины - сплачивал, цементировал коллектив, которому по плечу становилось любое задание.

Правительство, оказывая большую помощь заводу, партийный комитет и дирекция завода умело направляли этот трудовой порыв. Обеспечивая четкую организацию работ, руководство завода во главе с директором в то же время само постоянно являло собой пример самоотверженного труда.

- Много и плодотворно работая сам, директор завода А. А. Белянский строго контролировал и спрашивал со своих подчиненных,- говорит мне собеседник.- Спрашивал строго, по справедливо - это было общее мнение всех начальников заводских служб. В то же время нам, руководителям цехов и отделов, Белянский предоставлял широкую инициативу при решении вопросов внутри своих подразделений, всемерно поддерживал и поощрял такую инициативу...

- По-видимому, вот такая напряженная обстановка, исключительно трудные условия работы, в которых происходил естественный отбор людей наиболее сильных и способных,- задумчиво произносит мой собеседник,- явились хорошей почвой, предпосылкой тому, что в заводском коллективе выросло много

замечательных специалистов. Часть из них осталась работать на заводе и после войны, хорошо здесь трудятся, занимают командные должности. Но многие заводчане ушли во внешний мир, стали крупными руководителями, учеными.

- Вот из этого кабинета наш бывший директор, Герой Социалистического Труда А. А. Белянский переведен в кабинет более высокий - он стал заместителем министра.

- А наш бывший главный механик, а затем парторг ЦК Л. Н. Ефремов теперь заместитель председателя Госкомитета по науке и технике...

Директору доставляло явное удовольствие вспоминать и называть вслух знаменитых выходцев из коллектива нашего завода, и он продолжал:

- А знаете ли вы, что наш первый парторг ЦК Николай Иванович Мосалов работал в аппарате ЦК, затем долгое время был секретарем вначале Куйбышевского, а затем Казанского обкома партии? Наш второй парторг ЦК Петр Максимович Федоренко много времени был директором крупного промышленного предприятия. Сейчас он на заслуженном отдыхе. Сегодня должен зайти на завод, может быть, и увидитесь с ним... На очень крупных по-стах успешно трудился Анатолий Николаевич Соболев. Начав с директора завода, он затем стал руководителем Управления крупнейшего Северо-Кавказского совнархоза, а затем - секретарем Ростовского обкома КПСС. Виталий Иванович Демин - наш бессменный главный технолог - долгое время директорствовал на одном из подмосковных заводов. Когда идешь с ним по улицам города, выросшего вокруг завода, которым он руководил, то по количеству почтительных приветствий от многих встречных людей чувствуешь, что это почтение - плод его упорного труда и на этом заводе.

Бывший секретарь парткома завода В. И. Воротников теперь первый секретарь Воронежского обкома КПСС.

Директором завода стал наш бывший, после Ефремова, главный механик Борис Матвеевич Данилов...

Вот обо всем этом и о многом другом я и расскажу в своем докладе на торжественном юбилейном собрании, куда мы вас пригласили...

Директор раскрыл папку с тезисами своего доклада и, листая их, как бы перебирая в памяти дорогие нам с ним события и факты, не удержался и стал называть некоторые из них.

- Интересно, что среди воспитанников заводского коллектива двадцать пять человек директора крупных предприятий, двадцать человек государственные и партийные деятели, более двух десятков ученые, профессора, доктора и кандидаты наук...

Конечно, мы гордимся тем, что двадцати четырем заводчанам присвоены звания Героев Советского Союза и Героев Социалистического Труда, а также лауреатов Государственных премий,продолжал директор, направляясь в кабину прямого телефона,- его вызывала Москва.- Но нашу гордость составляют не только дела военных лет, не только наше прошлое, но и плоды труда заводского коллектива в послевоенное время, наше настоящее...

К сожалению, на этом наша с директором беседа в тот день была прервана.

Но то, что он хотел мне сказать, я услышал от него немного позже, правда в другой, торжественной обстановке.

- Хотите посмотреть наш кинофильм? - таким вопросом встретили меня Ересько и Быков, когда я появился у них после разговора с директором. Безусловно, я согласился.

Кинозал кабинета партучебы оказался довольно вместительной, хорошо оборудованной аудиторией. Кроме нас, туда пришли и другие работники завода, еще не видевшие фильма, пришел и П. М. Федоренко.

"Этапы большого пути" - так назвали картину ее создатели. И название полностью соответствовало содержанию картины. За сорок минут зрители познакомились с основными вехами истории нашего завода с момента начала его строительства на старой площадке, в Воронеже, и до настоящего времени. Сотрудники бюро технической информации Быков и Деревянко кропотливо и настойчиво обследовали хранилища Госкинофонда и выбрали там многие кадры кинохроники, на которых запечатлены те или иные моменты, относящиеся к истории нашего завода. Много места в картине занимают военные годы. Особенно впечатляют кадры военной кинохроники, показывающие, как воюют с гитлеровцами наши "илы". Очень нужный, весьма полезный кинодокумент создали на заводе.

После просмотра фильма мы разговариваем с Петром Максимовичем Федоренко о военных годах, вспоминаем детали различных событий, обсуждаем разделы будущей, вот этой книги. Петр Максимович охотно помогает восстанавливать факты, обещает критически просмотреть рукопись, горячо одобряет нашу затею написать книгу о заводчанах и их делах...

И здесь я задаю Федоренко один "корреспондентский" вопрос, задаю, предварительно заручившись его согласием:

- Как вы, Петр Максимович,- бывший парторг ЦК на заводе, бывший начальник цеха главной сборки, человек, досконально знавший все заводские дела, как вы считаете, что именно явилось тем самым существенным, самым главным, что позволило

заводскому коллективу весьма успешно выполнить тяжелейшую задачу - дать фронту необходимое, невиданно большое количество грозных "илов"? Можно на этот вопрос ответить коротко?

- Да, действительно вопросик,- улыбается Федоренко.- Насколько я понимаю, вы на протяжении многих глав книги стараетесь ответить именно на этот вопрос, а от меня требуете, чтобы коротко... Что ж, отвечу так: не было у нас какого-то "петушиного слова", какого-то чуда, их искать не надо. Успех в делах заводскому коллективу обеспечило то огромное внимание, которым он пользовался со стороны Центрального Комитета нашей партии, Наркомата авиационной промышленности, областных организаций. Успех заводскому коллективу принесла трудная, систематическая повседневная работа по реализации большого комплекса различных мероприятий хозяйственного направления, партийно-массовых мероприятий по сплочению и нацеливанию людей, задорных комсомольских дел и многочисленных и разнообразных вопросов, приходившихся на долю нашей профсоюзной организации. Как это ни буднично звучит, но именно настойчивое проведение в жизнь всей суммы упомянутых мероприятий, выполнением которых занимался весь коллектив, каждый работник завода, при активном контроле и поддержке обеспечило успех нашему делу... Коротко тогда это называлось,- после некоторой паузы добавляет Петр Максимович,- все для фронта, все для победы!

...Но кинофильм это только часть большой работы по восстановлению фактов и сбору материалов из истории нашего завода, проводимой комиссией из старейших заводчан. Одним из инициаторов этого благородного дела стал Алексей Дмитриевич Фомин. Имея по роду своей деятельности связь со всей заводской отчетной документацией и архивными материалами, Алексей Дмитриевич кропотливо и вдумчиво отобрал и сохранил все справки и воспоми-нания многих работников завода. Этому во многом способствовало следующее обстоятельство. После окончания войны, в конце 1945 года, при подготовке очередного годового отчета о работе завода директор А. Белянский дал указание всем подразделениям завода сообщить не только сведения о своей работе в отчетном году, но и коротко рассказать о деятельности подразделения за все годы войны.

Оригиналы этих справок, написанных не только на различной бумаге и различными почерками, но и очень разных по стилю и содержанию, стараниями Фомина сохранены до наших дней. При этом А. Д. Фомин не только собирал и хранил документы, ставшие историческими. Являясь одним из старейших кадровиков

нашего завода, он написал интересную и поучительную лекцию по истории нашего коллектива. Более трехсот раз Фомин выступал и продолжает выступать с волнующим рассказом о становлении и делах заводского коллектива.

Трудами многих заводчан-энтузиастов, в частности П. Т. Ересько и В. М. Марчукова, подготовлена богатая экспозиция для заводского музея трудовой славы, которую запланировано развернуть в специальном помещении. При этом деловой подход, характерный для заводских работников, проявляется и в этом вопросе. Рассказывая мне о будущем музее, Петр Тимофеевич рисует его как рабочее звено заводских служб:

- До сих пор каждый человек, поступающий работать на завод, проходил специальный инструктаж по технике безопасности и пожарному делу. С открытием музея новичок будет также знакомиться с историей нашего, а теперь и его, предприятия, со славными делами коллектива, в который он вступает, его трудовыми традициями, с людьми, на которых следует равняться...

Надо ли говорить, что архивные материалы, собранные у П. Т. Ересько, явились настоящим кладом для меня. Скажу без преувеличения, что без этих материалов мне вряд ли удалось бы написать многие разделы этой книги.

Но, как ни важны архивные документы, все же порой главное - это общение с живыми людьми, встречи со свидетелями и участниками прошлых времен и дел. Дни пребывания моего на заводе были заполнены такими встречами, разговорами, воспоминаниями...

При этом, кем бы ни был заводской ветеран - конструктором, испытателем или производственником, рядовым или начальником, в наших с ним разговорах о военных годах всегда и неизменно оживал общий наш любимец - штурмовик Ил-2.

Оказалось, что легендарный самолет, гроза оккупантов, давно снятый с вооружения "ил" продолжает жить среди людей. И не только в воспоминаниях ветеранов и военных. Ильюшинский штурмовик возрождают к жизни авиамоделисты. Группа ребят под руководством бывшего сотрудника техбюро ОЭР А. Таллера строит модели - копии самолета Ил-2. Модели большие, в одну десятую натуральной величины, точно отражают не только внешние контуры самолета, но и в деталях воспроизводят его вооружение и оборудование. Это летающие модели, на них установлены маленькие моторчики, и они способны пролететь солидные расстояния...

...Встречи, встречи... На заводе - с теми, кто еще продолжает трудиться, полон сил. На квартирах - с теми, кто на заслуженном

отдыхе. В городе, где продолжает работать и развиваться наш завод, и в других городах, куда судьба забросила некоторых заводчан...

Конечно, все мы, старые работники завода, порядочно изменились. Безусловно, не все встречи приносили только радости... Но они наполняли меня главным - ощущением восстанавливаемых в памяти событий. Наверное, можно сказать, что архивные материалы и документы заводского музея трудовой славы давали пищу уму, а встречи ложились в сердце...

...Встречи и на торжественном вечере по случаю сорокалетия нашего завода.

Происходил он, этот вечер, в новеньком, только что построенном великолепном заводском Дворце спорта. Таком Дворце, которому может позавидовать любой район Москвы. Дворец с прилегающим к нему стадионом, построены в бывшем заводском поселке, ныне огромном жилом районе города, слившемся со старым городом. Широкие проспекты, застроенные современными домами, полны зелени. Микрорайон двухэтажных домиков, построенных в период войны, затерялся среди новых улиц, площадей и скверов, утонул в ясенях и тополях, поднявшихся над крышами его домов...

С чего же начать описание того юбилейного торжественного вечера, на который собралось около полутора тысяч гостей, среди которых немало было и приезжих?

С того ли момента, когда по команде председателя собрания - секретаря партийного комитета завода Вячеслава Ефимовича Зимина, в торжественной обстановке на сцену внесли реликвии заводского коллектива: знамя завода, на котором сверкали ордена Ленина, боевого Красного Знамени и Трудового Красного Знамени; знамя Государственного Комитета Обороны, оставленного заводу на вечное хранение; знамя Министерства и ЦК профсоюза, врученное заводу в честь 50-летия Советской власти; знамя ЦК ВЛКСМ, завоеванное комсомольцами завода в годы Отечественной войны...

Или рассказать о большом президиуме собрания, где убеленные сединами головы заводчан-ветеранов, грудь которых украшали многие высокие награды, соседствовали с розовощекими юношами и девушками - достойной сменой...

А может быть, описать встречи в фойе бывших соратников, людей, давно не видевших друг друга и вот теперь с большим интересом вглядывавшихся один в другого и открывавших много нового в давно знакомом человеке...

Да, все это было на нашем торжестве, но я не буду утруждать внимание читателя такими подробностями.

Для завершения своего рассказа о родном заводе я только позволю себе воспользоваться некоторыми сведениями из доклада директора завода на этом торжественном собрании.

Вряд ли необходимо говорить, что наш завод не изменил своего профиля. По-прежнему его специальность - строительство самолетов.

В послевоенные годы из его цехов, с его аэродрома ушли служить своему народу многие самолеты с разными названиями. Но всегда эти самолеты, независимо от их марок, были добротно построены и надежны в эксплуатации. Заводчане высоко держат честь заводской марки, а это, как известно, дорого ценится нашим народом.

За образцовое и досрочное выполнение производственных заданий восьмой пятилетки завод был награжден орденом Трудового Красного Знамени, а 256 его лучших людей - орденами и медалями.

За победу в социалистическом соревновании в честь 50-летия Советской власти и 100-летия со дня рождения В. И. Ленина заводу вручено на вечное хранение памятное Красное знамя Министерства авиационной промышленности и ЦК профсоюза. Правительство наградило завод Ленинской юбилейной грамотой, а более двух тысяч передовых людей коллектива - юбилейными Ленинскими медалями.

- На разных этапах деятельности завода,- докладывал директор В. П. Земец,- огромное значение имела оперативная, боевая, массово-политическая работа по мобилизации всего коллектива на активное участие в социалистическом соревновании, в движении за присвоение заводу высокого звания коллектива коммунистического труда. Сейчас этим движением охвачены почти все труженики завода. Звание "Коллектив коммунистического труда" присвоено девятнадцати основным цехам.

- Коллектив нашего завода,- с гордостью докладывал директор,- выступив инициатором социалистического соревнования под девизом "Пятнадцать ударных декад - пятнадцати союзным республикам", успешно воплощает в жизнь намеченные рубежи второго года девятой пятилетки. Ежедневное подведение итогов социалистического соревнования, ставшее нормой нашей деловой жизни, позволяет постоянно чувствовать трудовой пульс и ритм всего производства, всего коллектива...

Слушая директора, каждого наполняла радость за большие дела славного коллектива, за освоенные им высоты авиационной техники, за его постоянное стремление вперед...

Эту радость дополняла гордость от сознания своей

возможности такой завод назвать родным, своим, нашим.

Эпилог

В день празднования 30-летия Победы над фашистской Германией - 9 мая 1975 года - тысячи заводчан, жителей города и гостей стали участниками открытия мемориала-памятника героям Великой Отечественной войны.

Мемориал занял центр большой площади на пересечении самых оживленных магистралей: широкого шоссе и красивого проспекта, в который превратилась дорога, ведущая к заводу.

В центре мемориала - штурмовик Ил-2, взлетающий с многометровой взлетной полосы. Самолет во всеоружии: на своих местах пушки и пулеметы, реактивные снаряды и бомбы. И по-прежнему он стремителен, красив.

Сотни умелых рук сегодняшнего поколения рабочих нашего завода с любовью потрудились над восстановлением былого облика машины, прибывшей из Карелии. Специалисты приняли меры к ее предохранению от атмосферных воздействий.

На мемориальной доске монумента золотом высечено:

"Ил-2 установлен 9 мая 1975 года в честь боевых и трудовых подвигов горожан в Великую Отечественную войну".

Много вариантов памятника было просмотрено архитекторами и заводчанами, прежде чем остановились на этом. Он прост, величествен и впечатляет, откуда бы на него ни смотреть.

Интересные, я бы сказал, знаменательные встречи состоялись на торжествах открытия памятника.

Из Москвы прилетел прославленный летчик-испытатель, дважды Герой Советского Союза Владимир Константинович Коккинаки. В свое время он испытывал в воздухе опытный экземпляр Ил-2, дал ему путевку в жизнь.

В числе других встречал знаменитого гостя заводской летчик-испытатель, Герой Советского Союза Константин Константинович Рыков, которому довелось испытывать первый, а за ним и многие сотни серийных "илов", провожать их на фронт.

Из Новосибирска прилетел и тот летчик-штурмовик, чей самолет сегодня был поднят на пьедестал,- Константин Михайлович Котляревский. Он теперь заместитель директора одного из заводов.

Было что вспомнить ветеранам, о чем рассказать на торжественном митинге.

Бывшие руководители нашего и соседних заводов-участников массового строительства штурмовиков, воины бывшего 828-го штурмового авиаполка и других воинских частей, руководители областных и городских организаций в своих горячих речах были

единодушны в оценке события.

Открытие мемориала-памятника с взлетающим "илом" явилось тем совершенно необходимым элементом, который достойно завершил замечательные дела талантливых создателей этого самолета, его беззаветных тружеников-строителей и отважных летчиков-штурмовиков.

Для моего родного завода стремительно взлетающий "ил" стал символом трудового подвига, получившего высочайшую оценку. Она дана на странице 463 пятого тома "Истории Коммунистической партии Советского Союза":

"Авиационная промышленность, особенно ее передовые предприятия - завод No 18 (директор А. А. Белянский, парторг ЦК Л. Н. Ефремов), No 21 (директор С. И. Агаджанов, парторг ЦК А. В. Агуреев), No 26 (директор В. П. Баландин, парторг ЦК Д. И. Голованев), No 153 (директор В. Н. Лисицын, парторг ЦК А. И. Шибаев), полностью обеспечивала фронт самолетами... Достижения авиационной промышленности сыграли решающую роль в том, что советская авиация, завоевав в 1943 году господство в воздухе, надежно удерживала его до конца войны".

Москва,

1971-75 гг.